<u>1945</u>

5.1.45	Saint Gobain	Kollision ss Queda, S 38° 34' O.115° 20'
5.1.45	Hjvb 316 Zaida	Vid Nidingen
13.1.45	GG 925 Beltana	+ Minsprängd 2' NW Stora Pölsan
13.1.45	GG 438 Gideon	Mirakelräddad vid Beltanas sprängning
13.1.45	Caledonia	Sjunkbombsexplosioner utanför Liverpool
31.1.45	Landsort	Torpedattack vid Ölands Norra Udde
1.2.45	Gute	Torpedattack vid Stenkyrkehuk
6.2.45	VG 45 Banco	Minskadad 1½' W Kullen
6.2.45	Kn 7 Erna	Torpedattack SO Karlshamn
6.2.45	Kn 20 Ramona	-"-
7.2.45	Gute	Torpedattack W Stenkyrkehuk

27.2.45	Wallonia	Torpedattack i Lizardkonvoj
2.3.45	Canada	Sjunkbombsexplosioner i HX-konvoj Atlanten
2.3.45	Axel Johnson	-"- -"-
5.3.45	GG 26 Stig	+ Sänkt avx minsvep 25' NW Skagen
8.3.45	LL 962 Västkust	+ Ubåtskollision 10'WSW Hållö, Smögen
8.3.45	Osric	Sjunkbomb i engelsk kustkonvoj
9.3.45	GG 390 Dalarö	+ Minsprängd 26'WNW Skagens fyr
12.3.45	LL 949 Gunnaren	Flygattack NW Hirtshals
14.3.45	Magne	+ Torpederad off St.Abbshead, England
20.3.45	Hjvb 31 Ocean	Drama på Sotenfjorden,Lysekil
26.3.45	K-n 18 Edith	Flygattack i Hanöbukten
26.3.45	GG 324 Mandar	-"- -"-
28.3.45	Mergus	Sjunkbomb i kustkonvoj
29.3 45	Maryana	+ Grundstött Utklippans fyr och vrak
13.4.45	LL 605 Ramona	+ Sänkt av ubåt 50' SO Simrishamn
14.4.45	Rita	Beskjuten vid Höganäs
19.4.45	GG 180 Laila	Ubåt i trålen 15'N Skagen
20.4.45	Skagen	Flygattack 15'NNW Skagen
24.4.45	HD 121 Argo	+ Bombad 23'OSO Simrishamn
24.4.45	Liberator	+ Grundstött vid Bua, Båtfjorden
3.5.45	Sydland	Sjunkbomber i Atlamtkonvoj
7.5.45	Beatrice	Flygattack vid Smygehuk
7.5.45	SM 15 Alinde	Flygattack 13'syd Sandhammaren
7.5.45	GG 517 Verona	Flygattack 12'Ö. Christiansö, Bornholm
8.8.45	GG 407 Sonja	Flygattack SO Simrishamn
9.5.45	GG 377 Sidon	Flygattack 10'WNW Christiansö,Bornholm
9.5.45	GG 245 Laval	Flygattack Ö Christiansö -"-
9.5.45	GG 467 Nautic	Flygattack 20'Ö. Christiansö
9.5.45	LL 388 Kristina	Flygattack 15'Ö Christiansö
9.5 45	Salvi II	-"-
12.5.45	Hjvb 244 Ganler	Minsprängd vid Huvudskär.

Pressnotis

Hjvb 316 ZAIDA   5.1.45

Hjälpvedettbåt på 48 brton byggd 1928 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek och furu. L 16,7 B. 6,1 Uthyrd till marinen av skeppare Martin Carlsson på Rörö att användas som Hjvb. Bestyckad med en 20 mm AKA och 1 ksp. 75 hkr motor.

Zaida rände på grund under patrullering kl 11.30 fre 5.1.45 i grov sjö i bränningarna vid Havrarevets nordsida strax syd Nidingens fyrplats. Revet sträcker sig 600 meter i rakt sydlig riktning från Nidingen. De 10 ombordvarande tog sig i livbåten iland och varskodde fyrpersonalen. I det utsatta läget bröts Zaida ner av sjön och på Morggonen 6.1 syntes bara en masttopp över grundbrotten.

Närmare uppgifter om denna förlisning måste sökas på Krigsarkivet.

HJVB 316 ZAIDA 5.1.45

GRUNDSTÖTT OCH VRAK PÅ SKEPPSKYRKOGÅRDEN VID NIDINGENS FYRPLATS.

Sammanfattning

Hjvb 316 Zaida rände under patrullering fre 5.1.45 kl 11.30 i grov sjö på grund i bränningarna på Havrarevets nordsida, ett stenrev som sträcker sig 600 meter i rakt sydlig riktning från Nidingens lotsplats utanför Göteborg. De 10 ombordvarandetog sig i livbåten in till fyrplatsen men Zaida bröts i usatta läge ner av sjön och sjönk sön morgon 7.1.

Historik

Inkallad motorfiskebåt på 48 brton byggd 1928 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek och furu. L. 16.7 B. 6,1 Tillhörig Martin Carlsson på Rörö men disponerad av marinen som hjälpvedettbåt. 75 hkr motor. Bestyckad med en 20 mm luftvärns-automatkanon och en kulspruta

---

Ej uppföljd på Krigsarkivet.

Nidingen. **Skeppskyrkogård**

Nidingen utgör en skeppskyrkogård där enbart åren 1875-1903 18 fartyg blev vrak:

6.11.1875 gick en skonare från Halmstad på resa Randers-Tvedestrand med råglast i storm på skäret Yttre Lön vid Nidingen.

6.4.1876 blev en brigg från Drammen t tjockan på resa Nantes-Kristiania med kollast vrak på Lillelandsrevet.

14.3.77 blev en fullriggare från Blyth vrak i snötjocka på Klockfotsrevet då hon var på resa Cardiff-Köpenhamn med kol.

31.2.78 förliste en skonare från Svendborg i tjocka på Malöns SW-sida på resa Ystad-Liverpool med havrelast.

30.10.78 blev en jakt från Ängelholm i storm och regntjocka på resa i barlast till Gtbg vrak på ett skär 1′N. Nidingen.

10.10.80 blev en Hamburgångare vrak på Grundabådan 0,75′NNW Nidingen efter att ha grundstött i gott väder på resa Hamburg-Reval med styckegods.

4.1.84en ångare från West Hrtlepool på resa Danzig-Tunis med järnvägssyllar vrak i tjocka på Klockfotsrevet.

12.11.88 förliste en galeas från Höganäs i grov sjö vid sydänden av Malön på resa Göteborg-Köpenhamn med havre.

23.11.88 förliste en skonare från Hannover på resa Landskrona- Stemmarstad med gjutgods i WSW kultje på Nidingens västra udde.

13.1.91 ss Quito av Hull vrak på Klockfotsrevet i disigt väder på resa Reval Hull med styckegods.

4.12.92 Skonaren Camilla av Köpenhamn vrak på Klockfotsrevet i SO snöstrom på resa till New Castle med svavelkisavfall. En man drunknat.

HJVB 316 ZAIDA 5.1.45

3.11.1894 skeppet Prins Adalbert av Kalmar vrak i tjocka på Grösen,6′NtW Nidingen på resa W.Hartlepool-Trelleborg med kol.

23.3.1897 Skeppet Nanna av Grimstad vrak i tjocka vid Onsala Sandö,3′NNW Nidingens fyr på resa Odense-Porsgrund i barlast.

15.12.97 Skeppet Moya av Oscarshamn vrak i regntjocka på Grundabåde,3′NNW Nidingnen,på resa Antwrepen-Västervik med järntråd.

13.2.1898 skeppet Balder av Ystad vrak i regntjocka vid Rön,N.Nidingen på resa NewCastle-Karlskrona med kol

23.9.99 ss Stella av Drammen vrak 1′W Nordstö, W.Nidingen i SW storm på resa Limhamn-Göteborg med cement.

7.11.1902 Barkskeppet Jupiter av Stockholm vrak på Klockfotsrevet på resa med trälast till Cardiff.

.9.1903 skonaren Hamle av Moss vrak på Lillelandsrevet på resa till Köpenhamn med trälast osv

1938-1945, närmast före Zaida, förliste 3 fartyg vid Nidingen.

19.11.1938 kl 07 i regntjocka grundstötte ss Guernica av Bilbao på Klockfotsrevet på resa Leningrad- Bilbao med last av trä,vapen o.a för kommunistsidan i Spanska inbördeskriget. De 28 ombv räddades av livräddningskrydsaren Max Sievert från Båtfjorden.

Natten till 8.10.42 rände den armerade trålaren Freyer av Kiel på Klockfotsrevet,grävde ner sig i sanden i storm och blev vrak.

11.2.43 gick ss Kurt Hartwig Siemen av Hamburg på Klockfotsrevet och bröts ner i storm natten till 15.2. de 22 ombv bärgades kl 16.den 12.2 av Max Sievert.

3.1.1946 kl 17.30 grundstötte M/T Empire Ticachy av London med last av 700 ton olja intlll resterna av Freyer på Klockfotsrevet och 4.1 måste besättningen räddas med raketlina av Max Sievert och WilhlmR. Lundgren. Befh och 1e styrman lät sig räddas först den 5.1.

SAINT GOBAIN 8.1.45 50% krig

KOLLIDERAT I HÅRT VÄDER MED MÖRKLAGDA SS QUEDA MÖTANDE PÅ KONTRAKURS.

Rapport

Avgick Bahrein kl 08.50 fre 15.12.44 destinerad till Sydney,N.S.W.(Australien med last av 13536 ton brännolja. Djupg F.28′2″- A. 29′10″ 34 ombv.
Mån 8.1.45 kl 00.05 kolliderat på lat S 38 34′-long 0.115 20′,söder om Australiens sydspets, med ss Queda -hemort obekant - i WSW 7 Beaufort,mörker, hög dyning, grov sjö och hårda regnbyar med svår slingring och överspolning. 3e styrmans vakt, utkik på bryggan STB. Det andra fartyget iakttogs först några tiotals sekunder före kollisionen ungefär ½ streck på STB bog på ungefär kontrakurs. Dess hastighet obekant. Obekant om det var lastet eller ej, Uppgav namnet Queda. Hemort obekant. Båda fartygen gick med slcäkta lanternor. Saint Gobain styrde magn 96°. Efter kollisionen manövrerade båda fartygen med sakta fart i närheten av varandra och erbjöd ömsesidigt hjälp , som avböjdes av båda fartygen. Saint Gobain erhöll följande skador: STB bryggvinge och bryggdäck svårt ramponerat,däckshuset STB något tillbucklat med skador i kaptens daghytt och sovrum,STB brädgång intryckt mitt för vingtank Nr 1, de två översta plåtstråken mitt för vingtank 4 STB intryckta på c:a 10 meters längd och däcket där något uppbucklat, STB utsvängda livbåt krossad och dävertarna krökta, mindre skador på akteröverbyggnaden.

Journal

Sön.7.1.45 kl 20 mulen luft,grov sjö på STB låring med svår slingring och överspolning. Kl 25 dito med enstaka regnbyar. SW dyning,svår slingring och överspolning.Stävad kurs 106°, dev -3°, magn. kurs 109°, missvisning-12°, rv kurs 97°. Vind WSW 7-8 Beaufort. Barometer 768 mm.

Mån 8.1 kl 00.05 upptäckte 2e styrman A.Mathisen,som nyss övertagit vakten, ett fartyg c:a ½ streck på STB bog,hastigt närmande sig på kontrakurs. Styrman Mathisen gav order om " Hårt BB" till rorsman. Enär fartyget,på grund av en passerande regnby,upptäcktes så sent på endast en till en halv fartgslängds avstånd, kunde kollision ej undvikas. Båda fartygen hade till kollisionsögonblicket lanternorna släckta. Omedelbart efter kollisionen,som skedde några 10-tal sekunder efter det det främmande fartyget siktats,kom befh upp på bryggan. Ljus tändes och telefonledes begärdes sakta fart i maskin enär maskintelegrafen blivit obrukbar. 1e styrman Sköldin gick för att undersöka skadorna. Det andra fartyget anropades med signallampa och uppgav sitt namn som "Queda." Queda avböjde hjälp men meddelade därefter att hon börjat ta in något vatten och avsåg att återvända till hamn. Erbjudande om hjälp från Queda avböjdes. Egna skador fastställts vid hastig undersökning.(Se ovan.)Pejling företagits och fartyget synes vara tätt. Kl 00.26 full fart och fortsatt resan.

Sydney 18.1.45

Karl Ivar Karlsson
Befh

SAINT GOBAIN 8.1.45 50% krig

KOLLIDERAT I HÅRT VÄDER MED MÖRKLAGDA SS QUEDA MÖTANDE PÅ KONTRAKURS.

Rapport

Avgick Bahrein kl 08.50 fre 15.12.44 destinerad till Sydney,N.S.W.(Australi med last av 13536 ton brännolja. Djupg F.28'2"- A. 29'10" 34 ombv. Mån 8.1.45 kl 00.05 kolliderat på lat S 38 34'-long 0.115 20',söder om Australiens sydspets, med ss Queda -hemort obekant - i WSW 7 Beaufort,mörker, hög dyning, grov sjö och hårda regnbyar med svår slingring och överspolning 3e styrmans vakt, utkik på bryggan STB. Det andra fartyget iakttogs först några tiotals sekunder före kollisionen ungefär ½ streck på STB bog på ungefär kontrakurs. Dess hastighet obekant. Obekant om det var lastet eller ej. Uppgav namnet Queda. Hemort obekant. Båda fartygen gick med slcäkta lanternor. Saint Gobain styrde magn 96°. Efter kollisionen manövrerade båda fartygen med sakta fart i närheten av varandra och erbjöd ömsesidigt hjälp , som avböjdes av båda fartygen. Saint Gobain erhöll följande skador: STB bryggvinge och bryggdäck svårt ramponerat,däckshuset STB något tillbucklat med skador i kaptens daghytt och sovrum,STB brädgång intryckt mitt för vingtank Nr 1, de två översta plåtstråken mitt för vingtank 4 STB intryckta på c:a 10 meters längd och däcket där något uppbucklat, STB utsvängda livbåt krossad och dävertarna krökta, mindre skador på akteröverbyggnaden.

Journal

Sön.7.1.45 kl 20 mulen luft,grov sjö på STB låring med svår slingring och överspolning. Kl 25 dito med enstaka regnbyar. SW dyning,svår slingring och överspolning.Stävad kurs 106°, dev -3°, magn. kurs 109°, missvisning-12° rv kurs 97°. Vind WSW 7-8 Beaufort. Barometer 768 mm.

Mån 8.1 kl 00.05 upptäckte 2e styrman A.Mathisen,som nyss övertagit vakten ett fartyg c:a ½ streck på STB bog,hastigt närmande sig på kontrakurs. Styrman Mathisen gav order om " Hårt BB" till rorsman. Enär fartyget,på grund av en passerande regnby,upptäcktes så sent på endast en till en ha fartgslängds avstånd, kunde kollision ej undvikas. Båda fartygen hade till kollisionsögonblicket lanternorna släckta. Omedelbart efter kollisionen,som skedde några 10-tal sekunder efter det det främmande fartyget siktats,kom befh upp på bryggan. Ljus tändes och telefonledes begärdes sakta fart i maskin enär maskintelegrafen blivit obrukbar. 1e styrman Sköldin gick för att undersöka skadorna. Det andra fartyget anropades m signallampa och uppgav sitt namn som "Queda." Queda avböjde hjälp men meddelade därefter att hon börjat ta in något vatten och avsåg att återvända till hamn. Erbjudande om hjälp från Queda avböjdes. Egna skador fastställts vid hastig undersökning.(Se ovan.)Pejling företagits och fartyget synes vara tätt. Kl 00.26 full fart och fortsatt resan.

Sydney 18.1.45

Karl Ivar Karlsson
Befh

SAINT GOBAIN 8.1.45

Crew list

Befh Karl Ivar Christian Karlsson, Skeppargatan 11,Kalmar,2.8.99 i Tving,Blk.
1e styrman Per Gunnar Sköldin
2e styrman Torgrim Torkildsen, 18.3.14 i Sister,Norge-
3e styrman Fritz Arthur Mathisen, 21.1.97 i Larvik,Norge.
Telegrafist Stanley Riddel Jones, Canada.
Övermaskinist Axel Harry Brandén
1e maskinist Ebbe Hilding Åberg
2e maskinist Torf Andreas Mathiasen, (N)
3e maskinist Kurt Wilhelm Baatz, Strömstad,33 år
Stuert Håkon Gundersen, (N)
1:e kock Torbjörn Saga (N)
2:e kock Edward Lemmon (E)
Salongsuppassare Frederic James Alexander Thomas (Australien)
Mässuppassare Ben Michael Ahtime (E)
Timmerman Victor Aaltonen (F)
Båtsman Fritz Daniel Lidén
Matros Walter Konrad Söderholm (F)
Matros Tryggve Tollefsen (N)
Matros Erkki Aulis Ylonen (F)
Matos Ole Arvid Hellsten (F)
Lättmatros Raymond Clive Perace, 3.7?.25 i Cessnock,N.S.W
Lättmatros Kaare Andreas Pedersen, 9.4.22 i Langesund,Norge.
Lättmatros Ronald Percy Pincott (Australier)
Elektriker Gustav Karlsson
Pumpman George Peck (Canada)
Motorman Wilhelm Gustav Edward Larsson
Motorman Åke Algot Alexius Törnquist
Motorman Anton Jansson
Motorman Balder Pedersen (Dansk)
Motorman Harry Spångberg
Motorman Oscar Hilding Gerhard Johansson
Motorman Rudolf Ude (Lettland)
Motorman Albert Edward Johnson (Australier)
Motorman Alex McDonald -"-

Sjöförklaring ombord i Sydney 18.1.45 kl 14.30 inför svenske generalkonsuln Carl O. von Dardel.

Saint Gobain låg då vid kaj nr 7 Woolloomolloo i Sydney.
Sakkunnig:sjökapten Robert Kutschback, f.21.7.92 i Göteborg.
Befh Karlsson: Positionen fastställts med ledning av kurs och fart från föregående dags middag med död räkning. Utkiken på bryggan inte befunnit

SAINT GOBAIN 8.1.45

sig ute på bryggvingen då kollisionen inträffade.Han stod inte på backen beroende på det dåliga vädret.Lanternorna hållits släckta enligt Brittiska Amiralitetets order.Ingen ljudsignal hann avges. Saint Gobain gick med 9½ knop. Befh kom upp på bryggan några minuter efter kollisionen.En stark regnby passerade vid kollisionen och nedsatte sikten och hög sjö rådde.

3e styrman Mathisen:Kom på vakten strax före midnatt.Talat med 2e styrman om att slå på lanternorna men då mnåen snart skulle komma fram ansåg vi det inte nödvändigt.Jag stod på bryggans BB-sida och såg något svart i mörkret c:a 6 grader om STB.Jag trodde möjligen det var ett fartyg som vi övertagit Beordrade genast" Hard to port!" och såg att rorsman gjorde manövern riktig Jag hann inte ge order till maskin så detvar endast frågan om sekunder. Det regnade så jag kunde inte se horisonten. 2e styrman var fortfarande kvar på bryggan.

2e styrman Torkildsen: Jag stod i karthytten då jag hörde 3e styrman säga: "Hard to port!" Det regnade, hög sjö rådde och sikten var dålig. När jag kom ut från karthytten kände jag kollisionen och tände lanternorna.Även det andra fartyget tände sina lanternor. Jaggick ut på bryggan och såg det andra fartyget stryka utmed STB-sidan och ta med sig livbåten akterut.

Lättmatros Pearce: Justtagit rodret. "I did not see anything. It was very very dark. The 3d officer said "Hard to port " twice and she had begun to move when the collision ocurred."

Lättmatros Pedersen: Stått utkik i början av STB bryggvinge och ingenting sett förrän fartygen kolliderade.Kunde se ungefär till backen. Det var mycket mörkt och regnade våldsamt.

Ink KK 21.4.45

KR Memorial 27.4.45

Orsaken till kollisionen kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med någon större grad av säkerhetbestämmas,men vill det synas som om båda fartygen genom att bryta mot Int.Sjövägsreglernas artikel 2 i lika mån varit vållande till kollisionen. De framgingo nämligen båda två med släckta navigeringsljus och tände dem först i kollisionsögonblicket.Det svenska fartygets vakthavande styrman efterlevde heller inte artikel 16 som bl.a säger att " varje fartyg skall i tjocka,mist,snöfall eller hårt regn gå med måttlig fart samt taga noggrann hänsyn till för handen varande omständigheter."

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 326 Telegram till rederiet avsänt från fartyget 8.1.45 på morgonen

Kolliderat nattetid med annat fartyg STB bryggvinge och bryggdäcket svårt ramponerat divesre andra ovanbordsskador skrovet synes vara tätt fortsätter destinationen beräknar anlända femtonde.

SAINT GOBAIN 8.1.45

Kompletterande Journalutdrag

Tors 14.12.44 i Bahrein kl 21.20 avslutat lastningen av fueloil,intagen kvantitet 13475,69 ton enligt fartygets beräkningar. Enligt beräkningar från land 13536 ton.

Fre 15.12 kl 08.50 hivat upp och avgått från Bahrein.Djupg F 28′2″- A 29′10″

Sön 7.1 och mån 8.1 se sid 1.

Mån 8.1. Se sid 1.

Tis 16.1.45 Kl 15.22 anlänt till Sydney och ankrat i Chauder Bay.Djupg F.26′4′′- A 30′3″ Kl 29 fartyget väl förtöjt i Gore Bay. Kl 21 börjat lossningen.

Fre 19.1 Verkstadsfolk från land påbörjat reparationsarbetena. Avslutat lossningen 11.15. Börjat fylla barlast 11.30.Kl 15.05 från kajen. 15.55 ankrat med båda ankarna utanför Davy Nose Point och omedelbart påbörjat rengöring av lasttankarna.

Tis 23.Tisx23xx Kl 12 erhållit gasfrihetscertifikat.

Tors 25.1 09.55 lättat och avgåttunder bogsering. Kl 12 förtöjt vid Pyrmont Nr 2.

Tors 15.2 12.45 avgått u. bogsering till Morts torrdocka i Woolwich.Förtöjt i dockan 14.55. Påbörjat skrapning och målning av botten.

Fre 16.2 Lloyds surveyor upptäckt ett 100-tal dåliga naglar och en del läckande växlar i botten.Rodrets undre del slingades och wirar manades till en kran på vardera sidan av docken.Genom att hiva ömsom på den ena eller andra wiren lunde ett spelrum observeras på c:a 1″i rodrets undre lagring. Det beslöts att rodret skulle lyftas av.

Mån 19.2 Rodret avlyfts varvid upptäcktes att träet i övre lagringen var starkt förslitet samt att träet i undre lagringen var helt borta. Rodrets topp-plåt var sprucken.

Tis 20.2 Avslutat bottenmålningen. Avslutat diktningsarbetena i botten. Rodre påsatts.

Ons 21.2 Halat ut ur docken kl 08 och förtöjt 09.30 i Buoy No 2 i Snail Bay. Verkställt kompassjustering.

Tors 22.2 09.10 avgått u. bogsering och 10.45 förtöjt vid No 7 Walsh Bay för rundgång av maskineriet som varit under reparation,samt för ombordtagning av fartygets inventarier och ilandtagning av verkstadens verktyg o.a. Kl 15 av Lloyfs surveyor anbefallda reparationer avslutats. Kl 17.50 lots ombord. Kl 18.30 avgått från Sydney.

(De ganska omfattande plåtskadorna var då fortfarande inte reparerade)

Liknande kollision 2.8.43 Eget

Se Karlshamn 2.8.43. En liknande kollision och Saint Gobains befh var sakkunnig vid Karlshamns sjöförklaring.

SAINT GOBAIN 8.1.45

Rederiet i brev till SÅAF 18.6.45

Omtalat att Queda tillhörig British India Steam Navigatin Co och att kollisionen inträffade 270 sjömil syd Cape Leeuwin i Västaustralien. Befälhavarens instruktioner för resan, utfärdade av Naval Control Service Office i Bahrein 14.12 44,var hemliga och återlämnades till Naval Control i Sydney i januari 1945.

SKNEII Disp.

Bramwell.Clayton & Clayton,Newcastle o/Tyne

Solicitors, på frågot ställda till Saint Gobains befh fått följande svar:

1) Marinmyndigheternas instruktioner hindrade inte tändandet av lanternorna under exceptionella omständigheter.

2) Jag anser att lanternorna borde ha tänts på såväl Saint Gobain som Queda då regnstormen började. I betraktande av den långa tid som förflutit sedan marinens instruktioner återlämnades i Sydney jan 45 till dess jag mottagit detta frågeformulät kan jag inte erinta mig instruktionernas detaljer. Så vitt jag kan minnas innehöll dessa ingen bestämmelse angåendefart. Däremot fanns en paragraf av innebörden att ingenting i instruktionerna skulle hindra befh från att vidtaga erforderliga försiktighetsåtgärder till undvikande av ombordläggning till sjöss.

3) Jag hade utfärdat en stående order till vakthavande styrman att tillkalla mig vid alla tillfällen då sikten försämrades eller då andra ovanliga förhållanden inträffade. Jag tillkallades icke och jag harden uppfattningen att båda fartygen borde ha minskat farten och vidare avgivit långa ljudsignaler,då närvaro av fientliga farrtyg knappast kunde förväntas vid detta tillfälle. Det måste emellertid påminnas att kriget pågick vid tillfället samt att risken att avslöja fartygets närvaro för fientliga enheter genom att avgiva signaler och tända lanternor alltid måste vägas mot risken av en kollision föranledd av att så ej skedde. Jag är angelägen att påpeka dessa förhållanden,enår frågeformuläret endast synes taga i betraktande strängt juridiska förhållanden. Nyssnämnda fakta kunna också hava påverkat 3e styrman i hans försummels av att följa det internationella reglementet,men borde givetvis icke ha hindrat honom från att tillkalla mig då regnskuren började. Marinens isntruktioner voro alltid tillgängliga i navigationshytten för att kunna studeras av styrmännen.

Ivar Carlsson
F.d befh M/T Saint Gobain

Dispache given i Göteborg 23.9.46

Kaj Pineus fastsällt SKN:s skadeståndsdel i kollisionen till 50% krig.
"Även om ingen större risk lär ha förelegat för fientliga stridskrafter i dessa farvatten gick fartyget med släckta lanternor enlig instruktioner

SAINT GOBAIN 8.1.45

som även i övrigt influerat befälet att xxxxxxxxxx visa överdrivna hänsyn till krigsfaran."

Assurans

Haveriet totalt kostat 318.589:11 varav SÅAF ersatte 50% med 159.294:55 och SKN 50% med 159.294:56 som betalades 29.10.48.
Prov. reparation i Sydney, utförd av Poole & Steel Ltd, kostade 85750:98 motsvarande pund 6351.18.6 - Commonwealth of Australia ,dept. of Munitions levererade en ny livbåt för 750 pund = 9990 kr. Storey & Keers utfört plåtreparationer för 194 pund = 2622:32.
Rederiets förlust av tidshyra i Sydney 160.000 kr.

SKN fick 30.11.49 proveny från War Risks Office,London på 157500 kr enligt uppgörelse 24.10.49.

Queda till 55% ansvarig för kollisionen

Av en utredning av kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet,Göteborg 25.11.48, framgår att Wm.Wilson omedelbart efter kollisionen upptog juridiska förhandlingar med motparten, British India Steam Navigation CO, vilka slutfördes först i nov 48 på basist att Saint Gobain till 45% och Queda till 55% var ansvariga för kollisionen. British India hade rest skadeståndskrav på 28919 pund och Saint Gobain motkrav på 23387.15.2 pund. 30.11.49 betalade War Risks Office till SKN 157.500 kronor.

==================

Besiktningsinstrument SKNEIII 351

Sten Haeger besiktigat 10.10.45 vid Kockums.
Vid reparationen i Sydney utfördes i huvudsak följande arbeten:
STB bryggvinge: Plåtar och trädäck riktats,förnyats eller reparerats.
Däckshuset midskepps: 2 plåtar riktade.
Bryggdäck: Brädgångar,plåtar,däcksbalkar delvis förnyade.
Båtdäck: Förkant STB akterut sönderbräckta stöttor förnyats eller riktats
C:a 6 kvms plåt förnyats,dävertar uppriktade, ny livbåt levererad.
Diverse: Barriären uppriktad midskepps. Träinredningen i befh hytter återuppbyggts,vilket delvis utförts av besättningen.El armaturer ombord iordningställda.
Fartyget därefter fortsatt sina resor.
Vid besiktningen 10.10.45 vid Kockums återstod dessa kollisionsskador:
Bordläggningen STB: 8 plåtar riktas, en förnyas (I,K,L-stråken)
Relingslisten riktas 9,4 meter,4 brädgångsstöttor riktas.
9 sidospant kapas och förnyas,3 uttagas för riktning.
Fästvinklar och plåtar i anslutning till webbspant repareras.
Huvuddäck: 1 stringerplåt förnyas, 3 riktas, 3 däcksplåtar riktas.
10 stringerbalkar riktas,6 däcksbalkar förnyas 3,6 ms,8 riktas.
Mfl plåtarbeten. Kostnad: 63545:- kr

SAINT GOBAIN 8.1.45

Data

Motortankfartyg på 10290 br.ton byggd 1936 i Nakskov av stål.
L.120 B. 20 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malros) i Trelleborg.
14800 ton dw. 13 knop. Ingen historik

Se 9.5.41 Bombad

CALEDONIA 13.1.45

OMFATTANDE SJUNKBOMBSSKADOR EFTER FEM ÅR I ENGELSKA KUSTKONVOJER

Journal

Tors 11.1.45 avgått från Liverpool kl 13.55 under lots ledning,destinerad till Cardiff.Djupg F.15'10''- A 17'5" Kl 19.50 erhållit order från såväl lotsbåten som examninationsfartyget att återvända till Liverpool Kl 22.20 ankrat på Liverpool inre redd i avvaktan på vidare order.

Fre 12.1 kl 15 erhållit nya instruktioner från Navy kontrollen.Lättat ankar och fortsatt u. lots ledning.Kl 17 lämnat lotsen vid Bar lightvessel.

Lör 13.1 kl 10.05 om BB passerande eskortfartyg lagt av en serie sjunkbomber.Kraftiga skakningar i fartyget vid explosionerna. Kl 10.30 åter sjunkbombfällning.

Utom ovan nämnda sjunkbomber har under resan och de närmast följande resorn flera serier sjunkbomber avlagts i fartygets närhet på båda sidor vilka förorsakat kraftiga vibrationer i fartyget. Dessa sjunkbomber kan på grund av att de så ofta förekommit ej införts i skeppsdagboken,vilket härmed intygas under edlig förpliktelse.

Landskrona 3.12 45
Wahlström
Befh.

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat Caledonia i Docka 3.12.45 vid Öresundsvarvet å Landskrona. Caledonia anlänt till varvet 23.11.45

Följande krigsskador konstaterats:

Bordläggningen intryckt på bägge sidor med skador på 55 plåtar, 88 huvudspant Om STB och 90 om BB samt 20 mellanspant å var sida.

600 lösa naglar i bordläggning,spant och bottenstockar omnitades.

100 fack rännstens- & 120 fack garneringscement förnyades.

Riktning av skott i eld- och maskinrum,samt 35 däcksbalkar i huvuddäck STB och BB. Båtdäcket måste drivas och kittas. BB ankare förnyas.

4 nya glas i maskinskylightet och ett i kabyss-skylightet.

Dragning av maskinbäddsbultar mm

Kostnad 111.065 kr

Caledonia reparerad 1.12.45- 8.2.46 inkl. klassningsarbeten för 360.000:-

---

Assurans

SKN 24.7.46 till SÅAF 113685:21

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1234 brton byggd 1913 vid Oscarshamns varv av stål.

L.69,4 B.11,1 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg.

CALEDONIA 13.1.45

Caledonia byggdes för Ångf.AB Göteborg-Manchester i Göteborg som i nov 1915 gick upp i Svenska Lloyd. Caledonia blev ett av Lloyds tursammaste fartyg som överlevde båda världskrigen. 1917-19 gick hon på Engelska Kanalkusten i tidsbefraktning för Ministry of War Transport. - 28.9.39 räddade hon besättningen 15 man på norska ss Jern på 875 ton som på resa Namsos-London med massalast sänkts med en sprängladdning av en prejande tysk ubåt på N 58 30′ - O.2 50′. - Den 9.4.40 var Caledonia på resa Leith-Göteborg med styckegodslast och måste återgå till Newcastle där lasten lossades i maj och såldes medan fartyget från juni 40 insattes i charter för Ministry of War Transport enligt det Svensk-Engelska avtalet. SKN fått stora utgifter för den sålda lasten (52 akter på SKNEVII vol 110) - Caledonia gick sedan till hösten 45 i engelsk kustfart och gjorde även ett par resor till Canada och Island. 5.10.44 påseglades hon på Swansea redd för ankar av amerikanska ss John N.Maffitt och fick stävskador.- Den 11.8.45 kom hon till Göteborg efter 5 års bortovaro, befh Einar Dahlström.Hon hade last av soda,zinkvitt och styckegods, var nymålad och i mycket gott skick. -Inga fel på hennes 780 ihkr triplemaskin från 1913. -Den 10.7 48 hade hon en liten brand i Ians rum i Leith. - Vintern och våren 1954 nedskrotades Caledonia vid Ringön i Göteborg, såld för 130.000 kr till Firma Skrot- & Avfallsprodukter (Torsten Johannison) i Gtbg, som 22.5.54 annonserade ut mängder av utrustning och inventarier i dagspressen tel. 23 65 37, bl.a. ankarspel, styrmaskin, livbåtar,winschar,dävertar, kylmaskin, köksspis, lejdare etc etc.

Stängde Englands viktigaste kanal.

Sitt allvarligaste haveri hade Caledonia 5.11.52. På resa Manchester-Göteborg med styckegodslast hade fartyget på kvällen kommit in i den 200 meter långa och 25 meter breda Bartonslussen 6 sjömil från Manchester då 1e maskinisten av misstag slog full fart fram ist f stopp i maskin så att Caledonia med fruktansvärd kraft fortsatte rakt igenom de nedre slussportarna som bröts loss och sjönk på 9 meters djup. Caledonia följde med slussvattnet praktiskt taget raktgenom luften till den lägre kanalnivån 5 meter nedanför,skakades våldsamt av stöten,törnade från den ena sidan till den andra mot dockväggarna,skar under med STN brädgång och spragg läck. Vattenmassorna sköljde över akterdäcket och forsade ner genom de delvis öppna akterluckorna.Slussportarna bakom hade inte hunnit stängas helt men höll för det oerhörda trycket och kunde låsas om än med svårighet. Hade dessa portar sprängts skulle Caledonia ha begravts av vattenmassorna från de högra upp belägna slussarna. Nu rätade fartyget upp sig och kunde lägga till längre bort. Brandkåren ingrep för länspumpning. Caledonia hade fått ett hål i förpiken och bucklor i bordläggningen. - Genom haveriet stängdes Manchester Ship Channel för att trafik för alla

CALEDONIA 13.1.45

större fartyg för en vecka framåt och alla oceangående fartyg i Manchester blev instängda. Smärre fartyg kunde använda en brevdidliggande sluss. Caledonia fortsatte 6.11 till Birkenhead och avgick därifrån 19.11 med saltlast till Malmö.

1) GG 925 BELTANA 13.1.45

EN ÖVERLEVANDE DÅ BELTANA I TÄT TJOCKA SPRÄNGDES I SVENSKA MINFÄLTET SW PATER NOSTER. - BOGSERADE GG 438 GIDEON PÅ DRIFT I MINFÄLTET

Sammanfattning

Beltana var lör 13.1.45 på hemväg till Hönö från fiske vid Skagen med en fångst på 140 lådor i rummet och bogserande GG 438 Gideon av Hönö på 59 brton som fått motorskada. Satt ur kurs av oslig ström kom Beltana i tät tjocka kl 23 in i det svenska minfältet SW Pater Noster mellan Hamneskärs och Stora Pölsans fyrar (vilke ej syntes) träffades Beltana av en minexplosion akter om tvärs och förintades med 5 av de 6 ombordvarande.Delar av fartyget föll ner över Gideon som skakade och krängde i svallvågorna efter explosionen föröver. Eftersom inget eldsken synts torde explosionen ha orsakats av en förankrad mina. Den ende överlevadde från Beltana var 26-årige Karl Erik Backman från Hälsösom hållit på att loda från fördäck och vid explosionen slungades 25 meter ut i vattnet där han påträffades och togs upp av männen i Gideons livbåt. Gideons besättning hade skyndsamt övergivit Gideon på grund av minfaran och båten var tungt lastad med 7 män i den tämligen höga sjön.Båten låg länge och höll i närheten av Gideon i hopp om att hon skulle driva ut ur minfältet men tvingades till sist att sätta kurs mot Hmneskär. Sedan de fått sikte på Hamnskär fortsatte de att ro mot Marstrand och kom in till hamnen där efter 2½ timme hårt slit vid årorna. -Gideon återfanns sön morgon 14.1 så gott som oskadad ilanddriven i Sundhamnsvik på Hisingen och infördes till Hönö. 4 marinpolisbåtar och ett plan spanade den 14.1 efter överlevande från Beltana ute till havs men fann inga spår av fartyget. Av de 5 dödade på Beltana hade skepparen sina 2 söner med sig ombord. Alla 5 var från Hönö.

KK,SKN m.fl

Besättningen

† Skeppare Albert Edvin Lisborg, Hönö ,f-89 (55 år) Efterlämnade änka Viola. 5 söner (yngsta 14 år) och 2 döttrar. 2 söner omkom samtidigt.
† Fiskare Torsten Allan Lisborg, Hönö, f-09 (34 år),Änka Viola, 3 barn
† Fiskare Ernst Gunnar Lisborg, Hönö, f-21 (23 år) Nygift.
Torsten & Ernst var söner till skepparen.
† Fiskare Ernst Gilbert Wanther, Hönö, f-16 (27 år) gift, 2 barn, kusin till Torsten & Ernst Lisborg.
† Fiskare Gunnar Anders Edvin Karlsson, Hönö, f-04 (40 år) Änka Gun, 1 dotter.
* Fiskare Karl Erik Backman, Hälsö, 26 år (Modern änka, ende sonen)

KK Sb vol 21

Rapport

Avgick lör13.1.45 från fiskeplats NW Skagen för att gå hem till Hönö. 140 lådor sill i rummet. Djupg F.8′- A 11′. 6 ombv. Hade fiskefartyget Gideon

GG 925 BELTANA 13.1.45

på släp sedan denna fått motorskada. -Minsprängd kl 23 13.1 SW Hamneskär, troligtvis innanför territorialgränsen. Vind SW,tjocka, något sjö. Den ende överlevade Karl Erik Backman stod framme i fören, Albert och Torsten Lisborg stod i styrhytten,de andra tre höll på att lämpa om sillen i lastrummet. I tjockan kunde varken Hamnskärs eller Stora Pölsans fyrar skönjas. Minan troligen exploderat något akter om midskepps. Backman slungades högt upp i luften och hamnade i vattnet 25 meter från Beltana och räddades av besättningen från Gideon som Beltana haft på släp. Gideons besättning och Backman rodde sedan undan vind och sjö i riktning mot svenska landet.Efter en halvtimmes rodd fick de se Hamneskär som då var i NO-lig riktning. Efter ytterligare 2 timmars rodd inträffade de i Marstrand.

Göteborg 30.1.45
Karl Erik Backman

Sjöförhör i Göteborg mån 19.2.45 kl 14

Beltana tillhörde Albert,Torsten, Ernst & Ruben Lisborg samt Erik Wanther av vilka nu endast Ruben Lisborg är i livet.
Advokat Emil Henriques för SKN.
Advokat Harald Lewerth för sterbhusen.
Sjötekn. konsulenten Bo Bergström närvarande.
Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd: Frågor:
1) Hade sig Backman bekant huruvida Beltanas befh hade någon tillförlitlig ortsbestämning vid avgången från fiskeplatsen?
2) När gjordes senaste deviationsbestämningen för Beltanas kompass?
3) Vilken kurs styrdes vid tillfället & vilken plats avsågs att angöras på svenska kusten?
4) Diskuterades ombord på Beltana rådligheten av att fortsätta mot kusten trots den rådande tjockan.?
5) Vilken fart beräknades Beltana göra med Gideon på släp?
6) Vilka livräddningsanordningar förfunnos ombord?

Karl Erik Backman: Beltana hade lämnat Hönö kl 02 den 13.1.45, och styrt ut i ~~Kattegatt~~ Skagerack genom av militärmyndighet anvisad led i det sv. minfältet. Han hade u. större delen av resan arbetat i Beltanas lastrum. Under bogseringen av Gideon hade man på Beltana lodat 3 gånger och Backman själv deltagit i lodningarna. Sista lodskottet tagits några minuter före explosionen. Gått 10 minuter mellan lodningarna. På order av Albert Lisborg hade Backman ställt sig som utkik troligen ½-timme före olyckan. Han kunde inte yttra sig om var Beltana befunnit sig då hon lämnade fiske platsen. Kompssenjusterats c:a 2 månader före olyckan. Visste inget om kursen. Man hade lodat närmast i avsikt att utröna huruvida Beltana hade kommit fram till djupa rännan.Han hade inte haft någon tanke på att Beltana

GG 925 BELTANA 13.1.45

befunnit sig så långt ostvart att risk förelegat att komma in i minfältet. Bogserfarten torde ha varit 7 knop,men Beltana hade gått med sakta fart från det man börjat loda och fram till explosionen. Han trodde att Beltana vid full fart gjorde 9 knop. Föreskrivna livräddninsgredskap funnits ombord Han hade inte någon kännedom om vad som hänt under timmarna närmast efter minexplosionen.

Skeppare Georg Åberg, 53 år,Hönö, på Gideon:
Med Gideon lämnat Hönö kl 07 fre 12.1 och styrt ut i Skagerack genom av militärmyndighet anvisad led i det svenska minfältet. På kvällen passerat Skagen under fiske.Haft skenet från Skagens fyr i ungefär sydlig riktning på c:a 15′avstånd. De hade sedan icke före olyckan haft känning med några landmärken. Ankrat på kvällen 12.1. Lättat ankar 07.30 lör 13.1,klart väder, inag landmärken synliga. Beräknat att Gideon då låg 25′NW Skagen ungefär. Fått maskinhaveri kl 15.30 c:a 30′NW Skagen. Bogseringen inletts med c:a 6 knops fart kl 16. Beltanas skeppare var en god navigatör.Åberg inte gjort några distansberäkningar för egen del under bogseringen utan litat på Beltanas skeppare.Bogseringen de första 3-4 timmarna gått i ostlig och därefter SO riktning. Timmen närmast före olyckan stod Olof Alexanderso till rors på Gideon.Åberg kände inte till vilken kurs Beltana hållit under denna tid. Under bogseringen hade Åberg sett ljus från 4 andra fiskebåtar smm gått i samma riktning och haft ungefär samma fart som Beltana-Gideon. Åberg var på väg ner till skansenvid minexplosionen och såg inte explosionen men uppkommen på däck hörde han ljud an vedfallande vaakdelar från Beltana. Sedan Backman bärgats ombord i livbåten hade Åberg återvänt till Gideon med livbåten och på Åbergs order hade de kvarvarande på Gideon gått i livbåten. Sjön gick ganska hög. Tagit med sig en flaska olja för att dämpa vågorna. Åberg tänkt ligga i närheten av Gideon men fruktat att livbåten inte skolat hålla sjöarna varför man börjat ro för att hålla undan fördem. SW vind. Troligen SW ström . Rott så skata med sjöarna och kl 24 fått se konturerna av ett skär som senare visat sig vara Dörjeskär,c:a 2′Syd Stora Sillesund. Åberg beräknade att olyckan hänt c:a 3′SW Dörjeskär. Kommit in till Marstrand kl 01.Gideon senare påträffats stående på sandbotten i Sundhamnsviken,NO Brunskär, i inte särkilt utsatt läge. -Åberg tillade att han fått se Hamnskärs fyr när han endast varit några minuter i livbåten.Backman varit alldeles stelfrusen och darrig då han drogs upp i livbåten. Då han fått torra kläder på sig kryade han oå sig och trots att han varit mycket uppskakad hade han hjälpt till att ro.

~~Rubén~~ Ruben Lisborg, 21 år ,ende kvarvarande av Beltanas ägare,hade inte varir ombord i Beltana sedan maj 1943. Sedan 25.1.44 fullgjorde han sin värnpliktstjänstgöring.Vitsordat Backmans rapport.

========

GG 925 BELTANA 13.1.45

Kk Memorial 22.3.45

Beltana med största sannolikhet råkat in i yttre kanten av det svenska minfältet utanför Bohuskusten och där sprängts i luften av en förankrad mina. Då emellertid ingen säker positionsbestämning finnes för de båda fartygen vid bogseringens påbörjande och inte heller någrauppgifter rörande styrda kurser och distanser,kan man ej avgöra om navigeringen varit i någon mån bristfällig.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII vol 327

Bärgarna köpt livbåten av SKN

I brev till SKN 19.1.45 från Knut Ohlsson,Marstrand, omtalade denne att han och fiskarna Lars Olsson och Sven Hansson bärgat och till Marstrand infört Beltanas livbåt,längd 4,65 meter,bredd 1,65 meter, i vilken 4 bord måste nyinsättas i BB-sidan, 11 ekspant varit mer eller mindre knäckta och akterspegeln skadad. På uppdrag av SKN överenskom f.d lotsförman Karl Lange i Marstrand med bärgarna om en bärgarlön på 50 kr eftersom båten värderats till blott 150 kr. Bärganra köpt båten för 100 kr och Lange girerat en proveny till SKN på 95 kr efter avdrag av 5 kronor i haveriarvode.

Berättelse i Göteborgs-Posten mån 15.1.45

Tidigt på söndagsmorgonen spred sig som en löpeld i stugorna på Hönö meddelandet om att Beltana sprängts och endast en av de sex ombord överlevt. Vid 02-tiden hade komminister Gerhard Franck fåttt telefonbud från Marstrand från den räddade Karl Erik Backman. Backman kom igår e.m hem till Hönö. Backman var endast tillfälligt anställd på Beltana i stället för Albert Lisborgs son Ruben som är inkallad. Backman annars brukat fiska med Sonja av Hönö som för tillfället är upplagd på varv. "Vi var på hemväg när det hände vid 23-tiden," säger Backman som var djupt skakad av det skedda, "Albert Lisborg och sonen Torsten stod i styrhytten,Erik Wanther och Gunnar Karlsson lämpade om sillen i lastrummet,själv stod jag framme i fören. Det var tät tjocka,så vi hade inga möjligheter att bestämma positionen, Efter de bräkningar vi sedan gjorde när vi rodde in till Marstrand måste vi ha varit inne på svenskt vatten .Explosionen inträffade ,så vitt jag kan förstå,något akter om midskepps och jag slungades högt upp i luften och föll ner i vattnet omkring 25 meter från Beltana och drogs sedan under ytan ganska långt.Jag var som mina karmarter klädd i oljebyxor,oljetröja och gummistövlar . Jag försökte förgäves få av mig stövlarna men måste istället inrikta mig på att komma upp till ytan igen. Jag lyckades och i närheten fick jag tag i locket till vår stora redskapslåda.Jag försökte kravla mig upp på detta och ropade för att fästa Gideons uppmärksamhet på var jag be-

GG 925 BELTANA 13.1.45

fann mig.Jag såg Beltanas BB bog sticka upp en kort stund,sedan sjönk den snabbt. Efter omkring 10 minuter kom Gideons livbåt och tog upp mig och jag fick genast ta på mig torra kläder som pojkarna på Gideon tagit med sig åt mig. Vi sökte en stund i vattnet men endast träävirke från Beltana flöt omkring i mörkret så vi rodde tillbaka till Gideon. Jag vågade inte gå ombord på grund av minfaran. Det började klarna något och vi rodde in mot Marstrand. Vi kunde under rodden skönja skenet från Hamneskärs fyr. Efter 2½ timmes rodd kom vi in tiol Marstrand där Tullen och ett av kronans fartyg tog hand om xxxx oss och vi fcik mat och något varmt att dricka. - Fiskare Georg Åberg på Gideon berättar att då lillbåten kom fram till Backman var han så utmattade att vi fick lyfta upp honom i båten. Det var efter vårt sista drag lördag e.m som vevhuset gick sönder.Ansi av Hönö tog vår trål och Albert Lisborg, som alltid var hjälpsam, tvekade inte ett ögonblick att ta oss på släp hem. Tjockan var besvärlig och Beltana stoppade gång på gång för att loda. När explosiinen inträffade skulle de loda på nytt men hann inte. Själv var jag på väg ner i kajutan då explosionen kom och när jag vände mig om såg jag en massa splitter i luften. Tilly Eriksson, som som stod i fören på Gideon, har berättat att inga eldslågor syntes vid explosionen ,vilket alltid är fallet med en drivmina, varför minan måste ha varit förankrad. Gideon krängde hårt i svallvågorna. Då vi satte ut lillbåten hade vi otur och den kantrade. Det lyckades oss dock att få den tömd på vatten och på rät köl och sedan kunde jag och Olof Alexandersson skynda till undsättning. Vi rodde allt vad vi förmådde och örde i mörkret Backmans rop:" Skynda er! Det är så kallt!!" Jag skrek till honom att sluta ropa för att han sinte skulle förslösa krafterna helt.Hanvar tydligen alldeles utpumpad och följde rådet. - Vid 02.30-tiden 14.1 gick Gideons besättning till sjöss igen från Marstrand med en kustbevakningsbåt för att söka efter Gideon,men spaningarna måste avbrytas p.g av mörkret och upptogs igen kl 08. Tullförman Doverman hittade Gideon strandad på en sandbank i en smal vik vid Brunnskär där båten låg som på ett golv och till synes oskadad. Ingen skulle i mörker ha kunnat lotsa in den mellan xxl alla holmar och skär så oskadad.Det är en ansenlig sträcka båten tillryggalgat från 3-milsgränsen och dit in och det är ett rent mysterium hur den kunnat kalara sig förbi alla kobbar och skär.

Göteborgs Morgonpost mån 15.1.45

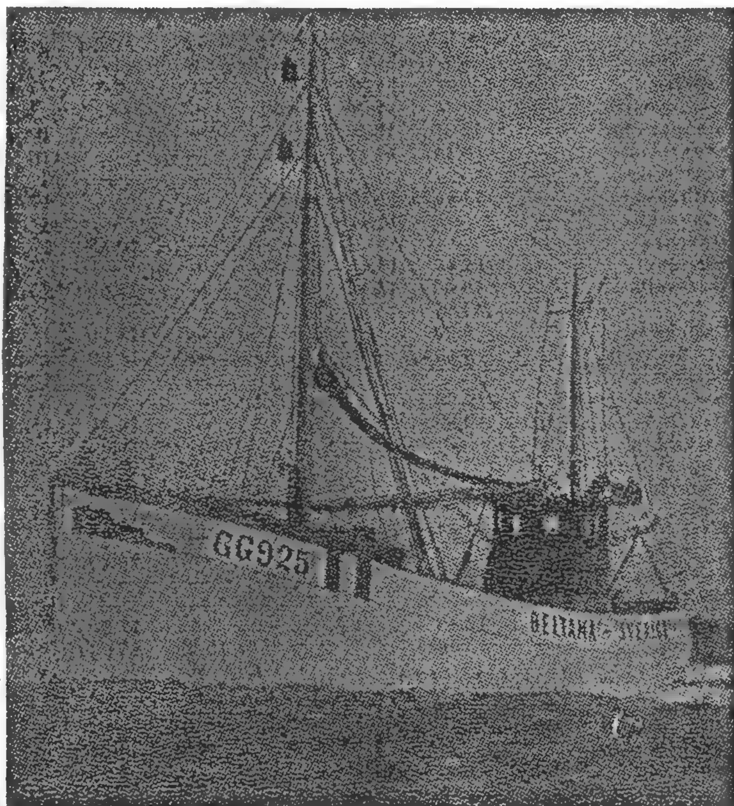
....Det täta vintermörkret och en intensiv tjocka omöjliggjorde all sikt. En wire på endast 45 meter skilda båtarnaåt under bogseringen . Vid minexplosionen yrde bitarna från Beltana över Gideon. När Gideons lillbåt sattes i sjön knäckte av allt att döma Olof Alexandersson ett revben när han kom i kläm. " På väg till olyckabåten som nu var ett enda flammande bål,hörde vi ett skärande skrik.Det var kolmörkt och vi kunde absolut inte

GG 925 BELTANA 13.1.45

se någon nödställd. Från ett annat ställe hördevi upprepade nöxdxnpxnck nödrop och snart nog hade vi hunnit fram till Backman som höll sig uppe på en läm." --- På Hönö rådde under söndagen stark förstämning. Pastor Franck erinrade i högmässan om förlusten och på kvällen hölls förbäner i de frikyrkliga församlingarna. Samtliga gudstjänstlokaler voro till trängsel fyllda. Bioföreställningarna inställdes och idag är allmän flaggning på halv stång påbjuden.

Assurans

SKN 13.3.45 utbetalat 100500:- för totalförlust
SKN proveny 8.2.45 95:- för livbåt (Se sid 4)





Karl Erik Backman.

Historik — Egna noteringar

Motorfiskebåt på 63 brton byggd 1942 vid Saltviks varv av ek/furu. Levererad i sept 1942. L 20 B. 6 Huvudredare skeppare Albert Edvin Lisborg på hönö som omkom med 2 av sina söner.Beltana konstruerades av ingeniör G.Gustafssonvid Eriksbergs varv ,vars far var ägare av Gustafssons & Söners varv i Landskrona, och var hans första fiskebåtskonstruktion. Beltana var den första leveransen från Saktviks varv på 20 år och den första båt som försågs med en 3xcylindrig 3-cylindrig 225 hkr June-Munktellmotor. Beltana hade el.ljus,pentry med gasolkök, värmeledning o.a moderniteter. Se Lingard 25.1.41 y fiskebåtar fått minor i trålarna.

Utvidgad tysk minspärr

Tyska Beskickningen i Stockholm meddelade 12.1.45 att det tyska spärrområdet

GG 925 BELTANA 13.1.45

i Skagerack från och med denna dag utsträckts 10′ i östlig riktning. Den nya gränsen gick från N 57 9,4′ - 0.9 22′ till N.58 11′ - 0.8 28,5′. Alla fartyg inom denna zon utsätter sig för risk av omedelbar förstörelse. Tidigare utvidgning av spärrområdet från 9.4.40 hade proklamerats av Berlin den 19.6.42. I och med den 12.1.45 var de bästa ochmest givande fiskeplatserna stängda för den svenska fiskeflottan, vilket orsakade svåra störningar i fiskförsörjningen underde näramste 4 ~~måanderna~~ månaderna.

Glimtar av kriget på svensktområde.

Fre kväll 12.1 45 störtade ett Lancaster-bombplan med ett ons bomblast i Troenstorp, Hov, mellan Båstad och Torekov, sedan de 7 ombordvarande hoppat i fallskärm. Planet ströddes ut på en stor radie kring en 7 meter djup grop och explosionen fick dörrar och fönster att skallra i hsuen i Skälderviken, 20 km därifrån. Vid nedslagsplatsen förstördes flera byggnader, bl.a en lanthandel, och hela trakten lades i mörker då kraftledningarna bröts. - Den 8.2 mellan kl 20 och 22 ägde massöverflygningar av allierade plan rum över Skåne och Halland och luftvärnet sköt spärreld från Ystad ända upp till Göteborg. Ett 4-mptorigt Kanadensiskt Lancasterplan störtade och exploderade kl 20 på Ängelholmsvägen vid Brohults gård inom Hälsingborgs stads område. Hela besättningen , 6 man i åldern 18-21 år ,dödades.Den enda som klarade sig var en 21-åring som hunnit hoppa i fallskärm. En byggnad i närheten raserades och en tidsinställd 2-tonsbomb och 2 st 250-kg ~~bomber~~ bomber kunde desarmeras först den 11.2v- Ysby i Södra Halland lystes upp av lysbomber då plan sökte efter lämpliga landningsplatser. - Vid Björköby NW Vetlanda landade den ~~22~~ 3.2 ett Fokke-Wulf 190-plan vars pilot begärde asyl. På grund av de kaotiska förhållandena i Tyskland blev piloten kvar i interneringsläger till krigsslutet maj 45.

"Dom hade inget val" (1985)

Karl Erik Backman berättar 1984

Jag hade varit på Beltana under något halvår. Vi fick ganska bra med sill den här lördagen.Som vanligt sorterade vi fisken i lastrummet. Då vi skulle köra hemåt såg vi att Gideon av Hönö låg och drev.De hade fått motorskada och skepparen Albert Lisborg,som alltid var hjälpsam, erbjöd sig att vi skulle bogsera dom iland. Vi tog emot tampen på deras stora gräskabel och så bar det av med Gideon på släp. Så länge det var ljust sorterade vi alla sill i lastrummet,utom skepparn som stod till rors. När det mörknade började vi ha utsikt på stäven. Det tjocknade nu alltmer sedan det blivit mörkt. Vi turades om att hålla utkik. Ernst, 23-årig son till skepparen, hade stått

GG 925 BELTANA 13.1.45

ganska länge då vi stoppade och tog ett lodskott.Vid 22-tiden kom han ner i lastrummet och sade åt mig:" Du kan väl stå på utkiken en stund så hjälper jag till att sortera." Det var svinkallt och han frös naturligtvis. Jag gjorde som han sade till mig. En stund senare saktade Albert motorn och jag lodade för hand med ett blylod på en koppartråd.Vi hade samma djup som förra gången och jag rapporterade detta. Albert kom ut ur styrhytten och vi stod bägge akter om hytten medan Albert pratade med pojkarna på Gideon.Båtarna låg och drev vid sidan av varnadra. Albert Sade," Vi kör 10 minuter till så lodar vi igen." Så kopplade han in propellern och jag gick fram och ställde mig i stäven igen. Vi hade väl kört kanske 5 minuter då smällen kom.Sedan minns jag ingenting mera förrän jag låg djupt nere i vattnet.Jag hade flugit väldigt högt i en båge och kom tydligen mycket djupt då jag slog ner i vattnet. Jag kom upp bland en massa spillror. Samtidigt såg jag bogen på Beltana resa sig upp i luften och sedan vältra över på ena sidan,bara för några sekunder, i lä om mig,så försvann det. Jagfick tag på locket till en stor låda vi förvarade trålar o.a redskap i. Jag kröp upp med överkroppen på det och höll mig i ena sidan.Visserligen slog skvalpet över mig hela tiden men jag slapp stå och trampa vatten.Jag ropade så mycket jag orkade och hörde någon som ropade ett par gånger. Jag tyckte jag kände igen Ernst röst,men jag var inte säker. Jag ropade sedan mellan varje skvalp som slog över mig. Jag var tjockt klädd och tog tid för kylan att nå kroppen. Så fick jag höra någon som ropade till mig alldeles om lä. Det kändes fantastiskt då Gideons båt med 2 man kom intill mig. Jag var så stelfrusen att de fick vältra ombord mig. Jag tror det kan ha tagit 10-15 minuter från explosionen och tills jag blev räddad. Det var långa minuter. Jag frös nånting fruktansvärt när de sedan drog kläderna av mig för att sätta på mig torra. Den isande kalla vinden och dimman direkt på skinnet var något hemskt. Då kom jag in i en frossa eller kiknande så hela jag hoppade på toften. Så småningom kom vi till Marstrand och på morgonen tog jag bussen och tågethem.En tid efteråt deltog jag i sjöförklaringen som Gideons skeppare fick göra. Det var en påfrestande upplevelse.Inte nog med att man återigen fick leva sig igenom allt det hemska De personer som satt i rätten ville på allt sätt ha det till att vi själva vållat det som hände genom vårdslöshet.De skulle bara vetat hur svårt det var att ta sig fram i mörker och tjocka utan andra hjälpmedel än kompass och handlod. Jag fiskade sedan en tid i en annan båt men slutade snart för gott och har sedan dess haft arbete iland. Nu är jag pensionär. Jag kanske till slut skall tala om att vår skeppare Albert Lisborgs kropp drev iland efter några månader.Han var den ende som fick sin grav på landbacken.Han identifierades av en god vän från Rönnäng genom en tatuering och begravdes vid pingstid 1945.

2)

GG 438 GIDEON 13.1.45

INBOGSERAD I MINFÄLT AV BELTANA.,ÖVERGIVEN MEN DRIVIT ILAND OSKADAD.

Rapport

Avgick fre 12.1.45 från Hönö till fiskeplats NW Skagen. 5 ombv.
Var under bogsering då GG 925 Beltana av Hönö minsprängdes kl 23 lör 13.1 c:a 2´NW Stora Pölsan på svenskt vatten i SW 8-10 sekundmeter och tjocka. Em man på Gideon skadad (Knäckt revben)
Lör 13.1 kl 15.30 uppstod motorskada i Gideon som bleb manöveriduglig, Vi anropade Beltana som var på hemväg och detta fartyg tog oss under bogsering. En 40 meter lång gräskabel sammaband de båda fartygen.På kvällen uppstod tät tjocka, och fartygens läge kunde inte bestämmas, Befh på Beltana lodade vid 3 tillfällen utan resultat. Omkrinf kl 23 sprängdes Beltana i luften av en minexplosion.Inget eldsken syntes varför minan måste ha varit förankrad. Eldsken är alltid fallet när det är fråga om en drivmina. Olof Alexandersson ich undertecknad gick i lillbåten för att rädda ev överlevande En man kunde räddas. I samband härmed skadade sig Alexandersson och fick revbensbrott och är fortfarande arbetsoförmögen. Då jag misstänkte att vi kommit in i det svenska minfältet beslöts att Gideon skulle överges,enär vi riskerade en ny minexplosion vilket ögonblick som helst. Vår ursprungliga avsikt var att stanna med lillbåten i närheten tills Gideon drivit ut ur minfältet. Sedan vi vistats i båten några minuter iakttog vi Hamneskärs fyr och ljusen från Marstrand,varigenom vi erhöllo visshet att vi befunnoess i det svenska minbältet. På grund av att båten var tungt lastad och sjögången för hög visade det sig omöjligt att kvarstanna på platsen och vi beslöt att ro till Marstrand för att avlämna en del av folket i båten och därefter ånyo gå ut för att ha hand om Gideon. Vi förforo på angivet sätt och så snart som möjligt upptogs sökandet efter Gideon. Vi sökte tre timmar under natten utan resultat .På morginen anträffades båten långt inomskärs i Sundhamnsviken av tullförman Doversten som vid tillfället använde tullbåten. På uppdrag av ordföranden i ÖckeröAssuaransförening begav sig skeppare Rickard Andersson från Knippla till platsen och drog loss fartyget samt bogserade det till Knippla. En del bottenskador hade uppstått vilkas reparation dragit en kostnad av kr 450:-

Hönö 26.1.45
Charles Georg Åberg

Crew

Skeppare Charles Georg Åberg, Hönö, 33 år (Sedan mars 44)
Fiskare Tilly Elisasson, Hönö , 24 år
Fiskare Olof Alexandersson, Hönö, 53 år (Sedan dec 44)
Fiskare Harry Olofsson, Hönö
Fiskare Karl Oscar Johannesson, Hönö

=======

GG 438 GIDEON 13.1.45

Sjöförklaring i Göteborg mån 19.2.45 kl 13

Advokat Emil Henriques för SKN
Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & Per Wästgerd.
KK Sjötekniske konsulent Bo Bergström infunnit sig.

Sakkunnigas frågor:

1) Uppgifter om sista ortsbestämning före olyckan?
2) Vilka instruktioner ha kommit fiskarna tillhanda ang.mineringar på Svenskt territorialvatten?
3) Ansågs det vådligt att fortsätta mot kusten i rådande tjocka och rådgjordes med Beltanas befh om detta?

Skeppare Åberg: Gideon lämnat Hönö kl 07 fre 12.1,styrt ut i Skagerack och under fiske passerat Skagen samma kväll. Skagens fyr haft skenet i ungefär sydlig riktning ,avstånd 15'. Därefter inte haft känning med några landmärken.Ankrat på kvällen 12.1,lättat ankat 07.30 den 13.1 i klart väder. Ostgående ström. Beräknas då ha varit 25'NW Skagen. Fått motorfel kl 15.30 c:a 30'NW Skagen. Beltana börjat bogsera kl 16 med c:a 6 knop. Beltanas skeppare lodat 3 gånger med 10-15 minuters mellanrum kort före olyckan. Åberg litat på Beltanas befh och inte själv gjort några distansberäkningar. De första 3-4 timmarna gick bogseringen i östlig riktning,därefter i SO riktning. Olof Alexandersson stått till rors på Gideon timmen före olyckan. Åberg kände intetill Beltanas kurs under denna tid. Åberg under bogseringen sett 4 ljus från andra fiskebåtar som gått i samma riktning och haft ungefär samma fart som Beltana/Gideon. Åberg på väg ner i skansen vid explosionen.Hört ljud av nedfallande vrakdelar från Beltana. Sedna Backman bärgats i livbåten återvänt till Gideon, och tagit upp övriga ombv på Åbergs order. Tagit med en oljeflaska för att dämpa sjöhävningen. Börjat ro för att hålla undan för sjöarna.SW vind. Troligen ström i samma riktning. Rott så sakta med sjöarna och fått se konturerna av ett skär kl 24. Visat sig vara Dörjeskär,2'syd Stora Sillesund. - Kommit in till Marstrand kl 01.

Tilly Eliasson: Tjocka under bogseringen. Arbetat i motorrummet men vid explosionen stått föröver på Gideon.Stor vattenpelare stigit upp men inget eldsken synts.Gått i livbåten på Åbergs order. Inte sett skenet från Hamneskärs fyr.

Olof AlexanderssoN, I början av bogseringen stått till rors och styrt SOtO på kompassen.Sedan inte stått till rors förrän strax före Beltanas minsprängning. Gideons belysning till följd av maskinahveriet blivit allt sämre och han kunde därför inte säga vilken kompasskurs han hållit vid tillfället (?) Till följd av den höga sjön låtit livbåten följa med vind och sjö.Efter en bra stunds rodd fått syn påett fyrsken som de senare förstått vara Hamneskärs fyr. Sett ett skär kl 24.

GG 438 GIDEON 13.1.45

KK memorial 21.3.45.

Olyckan förorsakades av en i det svenska minfältet exploderaade förankrad mina. Den av Gideons befh företagna övergivningen av fartyget synes med tanke på att man befann sig inne i ett minfält hava varit en av de två utvägar som stod till buds. Den andra- och mera riskfyllda - hade varit att omedelbart ankra upp fartyget.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII vol 327

Advokat Erhard Westman,Göteborg, 9.3.45 t.Emil Henriques,SKN.

Broder

Genom en ödets gunstiga skickelse har jag fått anledning att ånyo söka kontakt med dig, och i förvissning om att detta hos dig utlöser starka vällustkänslor,kastar jag mig, med den psykologiska skarpblick,som är min egen, genast in i saken. - Jag har en liten men hedervärd klient,Öckerö Sockens Ömsesidiga Båtförsäkringsförening, vilken kaskoassurerat rubr. fartyg. Gideon fick under fiske NW Skagen motorskada.Öckeröföreningen ansvararenligt sitt reglemente förskador på maskin,endast då skadan härleder sig av strandning,kantring, sjunkning,sammanstötning med fartyg eller eldsvåda,och då Gideons motorskada icke är orsakad av någon av dessa omständigheter,faller motorhaveriet utanför föreningens ansvar. I anledning av motorskadan togs Gideon under hembogsering av fiskebåten Beltana.Till följd av tjocka och omständigheter som icke kunna läggas de för navigeringen ansvariga till last råkade släpet komma in i det svenska minbältet utanför Bohuskusten och blev Beltana där minsprängd,till följd varav Gideon blev liggande redlös i minbältet. Av fruktan för att jämväl Gideon skulle minsprängas lämnad de ombv fartyget i livbåten,därvid avsikten var att man i livbåten skulle avvakta till dess Gideon drivit ut ur minbältet och därefter ånyo borda detsamma. Till följd av ökande vind och sjöhävning måste livbåten ro undan sjön för att undvika vattenfyllning och förlorade därvid Gideon ur sikte samy hamnade därefter i Marstrand. Kort efter ankomsten dit upptogs sökandet efter Gideon som anträffades nästa dag av den av tullförmannen Erik Doversten förda HJVB Nr 362. Gideon hade då i så gott som oskadat skick strandat i en tämligen skyddad vik och låg på sandbotten.Från strandningsplatsen bogserades därefter Gideon till varv. Reparation av skadorn abelöpte sig till kr 450:- - För bogseringean har krävts 500:- och för sökandet efter Gideon har Doversten och hans medhjälpare begärt 10% av fartygets försäkringsvärde xxxxäxx6300xkxxxxxx motsvarande 6300 kr. Öckeröföreningen har avvisat Gideons anspråk på ersättning för dessa kostnader och förmenar föreningen att kostnaderna falla under krigsförsäkringen. Jag förmenar att denna uppfattning är riktig,men har SKN, enligt vad jag erfarit, avböjt ersättningskraver

GG 438 GIDEON 13.1.45

såsom icke hänförliga till krigsrisk. Såvitt jag förstår äro skadorna och kostnaderna en följd av minsprängningsrisken och böra väl som sådana ersättas under krigsförsäkringspolisen. Med intresse avvaktar jag dina meddelanden och med bästa hälsningar tacknar jag

Din tillgivne Erhard Westman.

Advokat Emil Henriques,SKN, svarat 12.3.45

Jag tror dig när du skriver att Öckeröföreningen anser att de ifrågavarande kostnaderna falla under krigsförsäkringen,men jag är alldeles säker om att du icke talar sanning när du psåtår att du anser denna uppfattning vara riktig. Du är allt för god jurist för att du verkligen skulle mena detta. För den händelse Öckeröföreningen icke heller kan hava något ansvar på grund av de för båten gällande försäkringsvillkoren,harjag dessutom litet svårt att förstå varför du talar om att föreningen är din klient och dessutom hedervärd. Beror detta måhända på att det är din enda klient, som förtjänar det epitetet? Om varken SKN eller civilassuradörerna äro ansvariga så gäller väl frågan i själva verket äagren av fiskebåten. Det förefaller mig emellertid som om de framställda kraven äro minst sagt överdrivna. Eller vad säger du om att begära 6300 kronor för arbetet med att leta efter Gideon som hittades dagen efter strandningen. Jag tucker i varje fall att detär oförskämt och endast vittnar om vederbörandes tro att de fått ett läglig tillfälle att pungslå assuradören,vare sig det nu är SKN eller civilassuradören som betalar. I själva verket tycker jag att vederbörande skola lämna en så solklar hjälp utan ett enda öres ersättning utöver de egna kostnaderna. Äro även dessa herrar dina klienter så förstår jag att du betecknar Öckeröföreningen som Din Hedervärda Klient.Skulle vi inte kunna slå oss ihop och se till att någon uppskörtning inte blir av? Jag är övertygad om att de 6300 som fordras bör reduceras till c:a 000 kronor och att även detta belopp utgör en riklig ersättning för det utförda arbetet. Kan man reducera haverikostnaderna till vad de rimligen böra vara eller sammanlagt c:a 2000 kronor,så skall jag gärna föreslå Nämnden att ex Gratia betala 2/3-delar av beloppet xxx xxxxx xxxxxxxxx ochfår väl resterande 1/3-del antingen betalas av Din Hedervärda Klient eller också av Gideons ägare.

Advokat Erhard Westman ,Gbg 14.3.45 till Henriques:

Jag takcat för ditt vänliga brev och vill till att börja med nämna att min klient är Öckeröföreningen ensam och allena. ...Jag är fullt ense med dig om att kustuppsyningsman Doverman och hans kumpaner,vilka icke utfört bogseringen, endast skola hava bråkdelen av det av dem begärda beloppet. Efter mottagandet av ditt brev satte jag mig under gårdagen i telefonförbindelse med Doverman i Marstrand och meddelade honom att att jag torde

GG 438 GIDEON 13.1.45

kunna ordna en uppgörelse av hans krav till ett belopp av högst 500 kr och tillskrev jag honom också i överensstämmelse härmed med anhållan om hans snara besked.

Westman till Henriques 25.4.45

Med Doversten och hans medhjälpare harjag fört förhandlingar och muntligen överenskommit om en ersättning till dem i ett för allt av kronor 750:-

Assurans

SKN 30.4.45 Ex Gratia betalat 1900:- kr inkl 200:- till advokat Westman det vill säga hela kostnaden i affären Gideon.

Bogsering, bärgning och reparation

J.W.Bergs varv på Hälsö reparerat stråköl & köl på slip för 450:-
För flottagning av Gideon vid Sundhammaren 14.1.45 och bogseringen till Källö-Knippla fick Richard Andersson,ms Aldebaran ,Knipplan, den 21.4.45 500 kr av Gideons skeppare Georg Åberg.
Kustuppsyningsman E.Doversten med 3 medhjälpare i Marstrand fick 27.4.45 av Georg Åberg 750:- för bistånd med efterforskning av Gideon mm som hade lämnats 13-14.1.45. Doversten förde vid tillfället HJVB Nr 362.(De hade begärt 6300:- i ersättning)
30.4.45 ersatte SKN ex Gratia Georg Åberg med 1900:- för hans utlägg.

Data

Motorfiskebåt på 58 brton byggd 1936 av ek/furu.
Huvudredare Hugo Anhage,Hönö. Delägare med varsin 1/3-del var Allan Anhage och Charles Georg Åberg. Hugo och Allan var svågrar till Georg Åberg.

"Dom hade inget val" (1985)

Skeppare Georg Åberg på Gideon berättar 1984

Vi upptäckte någon gång på middagen 13.1 45 att motorn började svaja på ett egendomligt sätt. Det var vevhuset som spruckit.Vi bärgade redskapen. Sedan låg vi där och drev.Vi satte 2 segel men det var ingen vind.Beltana kom upp till oss och Albert Lisborg frågade hur det var fatt. Trots stor åldersskillnad var vi goda vänner och Lisborg erbjöd oss bogsering eftersom Beltana ändå skulle gå hemåt. Beltana backade intill vår bog och vi stack över en stor gräskabel som lades fast runt en stor pollare akter om Beltanas styrhytt och på Gideon sattes fast i den grova patentkroken i stäven. Så började hembogseringen vid 16-tiden. Mörkret föll fort på och diset började övergå i dimma som blev allt tätare. Detta betydde att vi inte skulle ha nånting att gå efter då vi närmade oss svenska landet. Kompassen och handlodet var allt.Varje positionsbestämning var därför mer eller mindre en uppskattning,och det var bara de stora fyrarna som Pater

GG 438 GIDEON 13.1.45

Noster, Hamneskär och Vinga som var tända. Då Beltana började köra var vi överens om att stoppa någon gång emellanåt för att loda för att få tag i djupa rännan som löper utmed Bohuskusten.Genom att få tag på denna och loda sig till dess djup kunde man få en ganska hygglig idé om hur långt från land man var. Men man kunde naturligtvis inte läsa ut var man befann sig i nord-sydlig riktning. När vi låg still och lodade den gång som skulle bli den sista sade Albert:" Vi skallinte ha långtkvar till rännan nu.Vi kör några minuter till så lodar vi.Då kanske det djupnar för rännan." Vad ingen av oss visste var att strömmen hade ökat och att vi förts fortare österut än vi kunnat beräkna. Vi hade passerat över det djupområde som skulle ge oss den nödvändiga upplysningen om hur långt från land vi befann oss. Att det svenska minbältet låg innanför rännan visste vi.Det gällde därför alltid att söka styra så långt sydvart som möjligt för att gå klar för detta. Inom parantes kan sägas att detta minbälte alltid var en fruktansvärd oroshärd för fiskarna. Det kom ju också att vålla betydligt större skador för svenskars liv och egendom än för de krigförande. SVC protesterade mot attdet lades ut där och flera försök gjordes att få marinen att ta upp det igen,men förgäves. Av ägarna till Gideon varjag ensam ute den här gången. En av svågrarna var inkallad och den andra hemma av någon orsak. Besättningen i övrigt bestod av Olof Alexandersson, Harry Olofsson,Karl Oskar Johannesson och Tilly Eliasson, Idag är jag den ende som är kvar i livet av dem. Jag stod i styrhytten. Dimman omkring oss blevallt tätare.För ett litet ögonblick revs skyarna isär så att jag under någon minutobserverade Peter Nosters fyr tvärs BB. Med tillfredställelse konstaterade jag att Albert höll en kurs så sydlig att det borde peka någonstans mot Vinga eller Hönö Huvud. Jag frös, Natten var kall. Vid 23-tiden kom Olof Alexandersson upp från skansen och tog rodret för att jag skulle kunna få mig en kopp kaffe inna vi skulle loda igen. Jag växlade några ord med Tilly som stod på fördäck och passade bogsertrossen och hade sedan hunnit 2,3 steg ner på lejdaren i skanskappen då det hände. Ett fruktansvärt dån och våldsamma krafter som skakade vår båt.Beltana hade blivit minsprängd.Och det alldeles intill oss. Ett ord ,ett enda gick över mina läppar:" Jesus!" I det låg allt. Ochjag fylldes av ett lugn som jag inte kan förklara. Jag vände och sprang upp.Det första jag såg var delar av Beltana som haglade över vårt däck.Tilly skrek av fasa. "Såg du någon eld?" frågade jag honom. "Nej, bara rök och vann." Då förstod jag att vi var uppe i de svenska minorna. Under de skeunder som gått,snabbare än jag här kan berätta det, dånade och brusade det runt oss och Beltanas ljus var borta. Mörkret var svart och ogenomträngligt. Plötsligt såg vi alldeles intill vår STB bog Beltanas förskepp resa sig på ända med stäven högst.Sakta kantrade det över medan vi gled förbi i det skum som kokade på platsen där Beltana befunnit sig sekunderna innan. Vattnet var ju egentligen bara skum. det bar

GG 438 GIDEON 13.1.45

inte. Så hörde vi ettskrik rakt ut i luften strax intill oss.Vi hörde honom några gånger, sedan blev det tyst.De andra pojkarna som kommit upprusande från skansen skar genast loss livbåten. Då ropen vid vår låring tystnade hejdade vi oss ett ögonblick med båten som stod med aktern uppe på brädgången klar att sättas ut. Bara vindens sus i riggen hördes. "Där, där var nån som ropade?" När vi lyssnade hörde vi rop i natten långt uppe i lovart. Vi hade ju seglet uppe och drev bort från olycksplatsen. Då vi satte ut båten skar aktern under.Jag hoppade ombord och länsade med en pyts.Då Olof Alexandersson hoppade ner i båten föll han ner under toften och slog denna i bröstet så att några revben knäcktes.Han betvingade dock smärtan och vi rodde allt vi kunde upp mot vinden. Vi måste gira och parera för vrakrester i ett kör. Då vi kom tillräckligt nära den ropande uppmanade vi honom att inte arbeta ut sig utan ta det lugnt. Han hade fått tag på en större lucka som han låg tvärs över med ett krampaktigt tag i kanten,överspolad i ett kör. Det var ett par minusgrader i luften och Karl Erik Backman, som han hette, var redan så stel att han inte kunde gripa tag i båtens essing när vi nådde fram till honom. Vi halade in honom med gemensamma krafter. Med vind och sjö rodde vi sedan ner mot Gideon vars lanternor lyste svagt efter som batterierna höll på att ta slut. Så fort vi kom långsides var vi överesn om att överge Gideon p.g av minfaran. Hary. Karl Oskar och Tilly tog med sig torra kläder till Karl Erik, en fotogenlykta och en kanna med olja att dämpa vågorna med om det skulle bli nödvändigt. Vi tänkte hålla oss några 100 famnar från Gideon och avvakta tills hon drivit ut ur minbältet då vi skulle borda igen och fälla ankaret. Men vinde ökade efterhand,då vi låg och höll sjön fick vi den ena sjön efter den andra in i båten och måste ösa oavbrutet med en pyts. Risken var att vi skulle få en brottsjö som sänkte båten . Då skulle vi bli där allihop. Gideon låg kvar i minbältet och vi hade inget annat val än att länsa undan vind och sjö in mot land. Då livet står på spel blir materiella tillgångar inte mycket värda. Det var svårt att få torra kläder på Backman. Underkläderna måste vi skära loss.Han darrade i hela kroppen ,men genom massage återvände så småningom värmen i kroppen. Efter en timmes rodd blev brottsjöarna allt vitare och vi förstod att de bröt på något grund. Genom att ro allt vi kunde åt STB lyckades vi ta oss förbi.Vi anade en udde och kom så innanför en holme där det läade. Vi var nära Marstrand, vi kände igen oss, och kl 01 lade vi till vid kajen. Vi gick genast upp till tullens vaktkur där vakten ringde till sin chef Doversten.Han kom genast ner. Vi fick värma oss ,torka kläderna,man kokade kaffe till oss och hjälpte oss på alla sätt. Vi ringde pastorn i Betelförsamlingen på Hönö som fick i uppdrag att söndag morgon underrätta Lisborgs släkt. Komminister Gerhard Franck fick gå med sorgebudet till de övriga släkting-

GG 438 GIDEON 13.1.45

arna. Sedan ringde vi hem till våra egna anhöriga. Efter någon dryg timma gick vi ut för att leta efter Gideon.Tullens båt var i minsta laget så vi gick ut med lotsbåten. Vi kunde inte finna Gideon och måste räkna med att hon strandat och slagits sönder på kusten. På f.m gick vi ombord i Venus av Knippla som var inkallad som Hjvb och skulle ta oss hem till Hönö. Då vi kom tvärs Knippla semaforerade en marinsoldat från ett berg att Gideon står i Sundhamnsviken. En liten vik längst inne i Sälöfjorden,innanför Brunskär.Hur hade hon kunnat flyta förbi alla dessa skär,holmar och böar som finns i 100-tal i dessa trakter? Vi satte full fart dit och fann Gideon ,med seglet uppe, stå med stäven fasti sanden i en liten sandvik, ungefär som om hon varit på väg upp på slip. Lotsförman i Marstrand sade: " Ja, inte om man lovat mig aldrig det hade jag klarat av att lotsa in henne över Sälöfjord den här natten och ställe henne där." Stråkkölen hade lossnat, det var de enda skadorna hon fått. Olof Alexandersson gick aldrig ut på fiske igen. Revbensskadan var läkt på några veckor men han klarade inte att gå ut igen. Han arbetade sedan på ett vadbinderi.Han var inte ensam om denna reaktion. "

Data

Motorfiskebåt på 59 brton byggd 1936 i Marstrand av ek / furu. 120 hkr. L. 19,8 B. 6 Redare Hugo Torsten Ragnvald Anhage på Hönö. Skeppare Charles Georg Åberg.

LANDSORT 31.1.45

TORPEDSKOTT MOT MINSVEPAREN LANDSORT UTANFÖR ÖLANDS NORRA UDDE.

V.P.M

Telefonrapport från CMDG till UD genom kk Berg.

Landsort befann sig kl 11.30 den 31.1.45 vid Ölands Norra udde ,kurs mot Visby, 12 knop, lugnt, knappast någon sjöhävning. På bryggan VO, vpl fänrik Enander, tidigare tjänstgjort på torpedbärgningsfartyg i torpedskola och van att se torpedbanor. På bryggan befann sig vidare en vpl sjökapten och enfurir såsom utkik. Även den vpl sjökaptenen hade vana att se torpedbanor. Fartygschefen, kaptenen i flottans reserv, K.O.A.Emanuel,befannssig på däck akterut. Den vpl sjökaptenen upptäckte på 300 meters avstånd i riktning BB 20° något som först tycktes honom vara några kårar på vattnet, men när han närmare tittade efter ,upptäckte han att det var en torpedbana. Han varskodde omedelbart VO som satte högsta fart, girade BB och gjorde klart för sjunkbombsanfall. Efter 60° gir BB hän befann sig Landsort parallellt med torpedbanan som passerade 15-20 meter från BB-sidan. Samtliga oå bryggan kunde stydligt urskilja torpedbanan som var 3 till 5 meter bred. Tydligt propellervatten syntes å banan. Landsort igångsatte sjunkbombfällning under gång med högsta fart mot utgångspunkten. Sjunkbomberna voro inställda på 30 och 50 meters djup. Först fälldes en sjunkbomb, inställd på 30 meter, som ej exploderade; därefteren, inställd på 50 meter som detonerade. Därefter ånyo en med 30 meters djupinställning som ej detonerade. Därefter uppstod haveri på fälläarna.Under sicksackning med hög fart runt platsen klargjorde Landsort för ny sjunkbombfällning. När detta var klart kunde ingenting upptäckas och Landsort lyckades aldrig finna torpedens utskjutningspunkt. Något periskop siktades aldrig. Landsort avgick sedan till Visby.

Den Officiella presskommunikén 1.2.45

Minsveparen Landsort, som gick ensam, befann sig kl 11.30 på onsdagen på internationellt vatten utanför Ölands Norra Udde, på lat N 57°28 öng O.17°20' med kurs mot Visby då en torpedbana upptäcktes på c:a 300 meters avstånd i riktning BB 20°. Minsveparen satte högsta fart, girade BB mot torpedbanan och klarjorde för sjunkbombsfällning. Efter 60° gir befann sig minsveparen parallellt med torpedbanan som passerade fartygssidan på ett avstånd av mellan 15 och 20 meter. Landsort gick mot torpedbanans utgångspunkt under utförande av sjunkbombsfällning.Något periskop kunde ej siktas. Därefter klargjorde minsveparen för ny sjunkbombsfällning och sicksackade med hög fart runt platsen men upptäckte ingenting. Minsveparen fortsatte sedan sin färd till Visby. Fartyget hade sedvanliga neutralitetsbeteckningar. Sikten var mycket god och ingen sjöhävning förekom.

LANDSORT 31.1.45

Sv.D korrepsondent i Borgholm 31.1

Minsveparen Landsort observerades såväl av fiskare ute på sjön som av befolkningen iland när den onsdag middag passerade Ölands Norra Udde med kurs mot Visby. Sikten var klar och sjön låg stilla. Men sjunkbombfällningen kunde man inte iakttaga,trots att torpederingsförsöket ägde rum endast 4- 5 ′från land och således helt nära territotialgränsen . Fiskarna i dessa trakter ha under höstens lopp vid flera tillfällen obs ubåtar men aldrig haft anledning räkna med annat än att fartygen varit svenska.

UD-vädjan till Berlin och Moskva

UD 31.1 telefonerat till Richert i Berlin och bett honom framföra följande, vilket även meddelades sovjets minister i Stockholm, Kollontay:

" Svenska regeringen har ingen anledning betvivla att de krigförande givit sina i Östersjön opererande krigsfratyg order att , i enlighet med Folkrättens lagar, respektera där uppträdande svenska fartyg. Med hänsyn till den allvarliga olycka som lätt kunnat inträffa därest torpeden ej i rätt tid observerats från Landsort, vill svenska regeringen likväl rikta en vädjan till envar av de krigförande att hos sina sjöstridskrafter inskärpa angelägenheten av att före vidtagandet av stridshandlingar noga övertyga sig om att objektet icke utgöres av ett svenskt krigs- eller annat fartyg. De svenska fartygen äro alltid utmärkta på sätt som torde vara känt av de krigförandes mariner. "

Hemligt signalmeddelande CMDG till CM 31.1 ,mottaget 13.01

toppedskott mot minsveparen Landsort. Utför sjunkbombsanfall vid lat N 57°28′- long. O. 17°20′, C:a 10′NNO Ölands N. udde. Ubåt ej synlig. Ankomst Visby kl 14.00

Dito mottaget kl 13.54

Landsort beordrad inrapportera sitt läge kontinuerligt. Vidare rapport så snart fartygschefen hörts. Landsort befann sig på väg utan handelsfartyg från Furön.

Dito CMS till Utrikesrådet von Post 7.2.45

Ryske marinattachén meddelar 6.2 på uppdrag av Chefen för Sjöstridskrafterna i Leningrad att ryska ubåtar icke uppehålla sig i svenska territorialvatten eller i dylikt vattens närhet. - På min fråga vad som menades med " närhet" ,svarade Taradin, att härmed avsågs att ryska ubåtar i cke upphöllo sig i farvattnen mellan Öland och Gotland och övriga delar av Sverige. Han betecknade anfallen såsom " oförklarligt idiotiska."

LANDSORT 31.1.45



Dagen efter torpedattacken var Landsort den 1.2.45 eskort till Gotlandsbolagets Gute då hon utsattes för ett torpedanfall. (SE GUTE 1.2.45)

Historik

Minsvepare på 365 depl.ton byggd 1937 vid Karlskrona Örlogsvarv av stål. L 55 B,7,6 . Tillhörig Svenska Marinen. Landsort & Arholma 1937 var de första typbåtarna för en helt ny klass till vilkas byggande 1935 års riksdag beviljat anslag. Landsort sjösattes 25.11.37 som nr 2 . Arholma sjösattes 17.4.37 som nr 1 och då kölsträcktes omgående Landsort. 2 st ångturbinaggregat om 1600 ihkr. 17 knop. vid lev. bestyckad med 2 st 10,3 cm kanoner och 2 st 25 mm kulsprutor i dubbellavettage samt sjunkbombskastare. Djupg 2,1 ms 12 minsvepare av denna klass snabbyggdes 1940-41 vid sex olika varv som en följd av kriget. Dessa 12 var större än Landsort/Arholma och mätte 430 deplton. - 1950 fick alla minsvepare förstäkrt luftvärn, radar och utrustning för ubåtsjakt. Minsveparna Landsort, Ramskär och Ulvön besökte i juli 1957 Nordkap och kom till Bergen 9.8 57 där Älvsnabben tillstötte efter sin jorden-runtresa. Eskadern kom till Gtbg på morgonen 13.8 -

Efter att ha tjänstgjort som utbildningsfartyg för örlogsskolorna i Karlskrona blev Arholma utrangerad 1.4.60 då flagga, gös och befälstecken halades vid en ceremoni ombord vid Kungsbron i Karlskrona. Hon var den första som gick. Den1.4.61 följde Landsort efter.

LANDSORT 31.1.45

LANDSORT 31.1.45

HEMLIG

HEMLIGT signalmeddelande CMDG till CM kl 15.30 den 31.1.45

Kl 11.20 idag befann sig Ldo ensam på lat 57 28′- long 17 20′med kurs på Visby, 12 knop, någon dyning, laber jämn bris, klar sikt. På fartygets brygga befann sig Vo ,fänrik K.F.R.Enander, en furir och en vpl sjökapten. De båda förra ha tjänstgjort på torpedbärgnings- och målfartyg och ha erfarenhet av torpedbanors utseende.På nyss angiven tidpunkt observerade vpl styrman,som var vattenutkik om BB, en egendomlig strimma i vattnet och frågade den bredvid stående furiren :"Vad är det där?" - Furiren riktade blicken dit och varskodde:" Torpedbana 20^{o} om BB." - VO obs då på c:a 300 meters avstånd i kikaren något som han först uppfattade som ett strömdrag. Då det emellertid med hög fart drog sig STB över, gav han order :" Högsta fart, BB dikt, klart för sjunkbombfällning!" När fartyget girat 60^{o} BB hän befann det sig på kontrakurs mot torpedbanan och på 20-50 meters avstånd från densamma. Fänrik Enander observerade då att den 3-5 meter breda banan otvetydigt var ett propellervatten och att torpeden bedömdes ha gått nära vattenytan. Ngt periskop kunde ej siktas. Vid denna tidpunkt Var Ldo klar för sjunkbombsfällning och påbörjades densamma. Nr 1, inställd på 30 meters djup, har sannolikt icke detonerat. Nr 2, 50 meter, detonation. Nr 3, 30 meter, ingen detonation.Då haveri därefter inträffade på fällarna avbröt Fc, som från sin tidigare plats rusat upp på bryggan, fällningen. Någon markerad plats i vattnet,där torpedskjutningen ägt rum, kunde icke observeras. Ldo zigzackade efter det avbrutna anfallet med hög fart på platsen under c:a 15 minuter, klar för förnyat anfall.Då intet anmärkningsvärt observerades avgick Ldo mot Visby.

Hemligt signalmeddelande CMDG till CM kl 14.24 den 1.2.45

HEMLIG

Minsveparen Landsort rapporterat torpedskott mot Gotlandsbolagets Gute kl 13.05 den 1.2 å 58^{o} 25′- O. 18^{o} 4′ c:a 20′SSO Landsorts fyr. Minsveparna Landsort och Arholma åtföljde ångarna Visby och Gute på nordgående från Visby. (Se Gute 1.2.45)

GUTE 1.2.45

TORPEDANFALL MOT VISBYFÄRJAN - SJUNKBOMBSATTACKER AV LANDSORT & ARHOLMA.

Sammanställning av pressuppgifter

På ordinarie resa Visby-Stockholm med last av styckegods,bl.a färskt kött och ägg,befann sig Gute tors 1.2.45 under eskort av minsveparna Landsort och Arholma och i sällskap med passagerarångaren Visby kl 13.05 20′SSO Landsorts fyr i disigt väder,sikt c:a 5 distansminuter,med svag dyning och laber bris - idealväder för ubåtsanfall - då Ie styrman Kastlander upptäckte en skarp vit krusning på c:a 100 meters avstånd om BB.Kastlander beordrade Dikt STB roder och började avge larmsignaler i ångvisslan för att varsko eskorten och Visby,vilken sistnämnda befann sig 700 meter från Gute,som genom sin gir hann komma på paralellkurs med torpeden som strök förbi 30-40 meter från BB-sidan och tydligt sågs av befh ~~xxxx xxxxxxxxxxxx~~ Allan Friberg som kommit utrusande på bryggan ,och av utkiken och rorsmannen.Hela eskorten girade nu STB enligt instruktionerna och minsveparna gick till anfall med sjunkbomber. Ombord på Visby hörde man Gutes ångvissla och sedan dånet av sjunkbombsexplosioner men i den dåliga sikten gick det inte att se vad som hände. Befh Carl Ståhlhandske beordrade de 60 passagerarna med påsatta livbälten i de utsvängda livbåtarna som klargjordes för snabb firning och fartyget började gå på zigzagkurs,liksom Gute. Inga olyckor inträffade trots den avsevärda rullningen i sjön. Landsort hade då torpeden observerades Gute c:a 2000 meter i bäring 70° på sin BB bog och satte omedelbart kurs på Gute som morserade:" Torpedbana från Nordost." Landsort girade och gick med högsta fart mot NO och började fälla hela sitt förråd av sjunkbomber i snabb följd, medan Arholmafällde sina bomber på eskortens BB-sida.Från Landsort hölls hela tiden radiotelefonkontakt med ss Visby. Medan minsveparna sedan klargjorde för fortsatt sjunkbombfällning kom eskorten in på svenskt vatten vid Landsort,varvid Landsort gick upp nära Gute och befh talade med varandra i megafoner. Inga fler torpedbanor hade observerats. På Visby kunde passagerarna lämna livbåtarna och eskorterad av minsveparna fortsatte Visby mot Nynäshamn medan Gute fortsatte mot Stockholm. Gute måste ankra för natten vid Oscar Fredriksborg på grund av tät snötjocka och kom in till Stadsgården fredag morgon 2.2. All Gotlandstrafik var inställd under fredagen men återupptogs Lördag 3.2 med förstärkt jagareskort, dock endast med en lägenhet varannan dag i fortsättningen. Två extraplan måste insättas på Visbyrouten för dem som inte vågade ta båt, och all post sändes från 3.2 med flyg.
På grund av ubåtsaktiviteten i Östersjön införde Marinen från den 1.2 eskortering av alla handelsfartyg på östkusten mellan norra Kalmarsund och Stockholms skärgård under deltagande av spaningsflyg och jagare. Ons 7.2 anfölls åter Gute och Visby-eskorten av en ubåt. (Se 7.2.45) och tis kväll 6.2 sköt en ubåt en torped mot två fiskebåtar 40′från Karlshamn (Se 6.2)

GUTE 1.2.45

Gotlandstrafiken gick med eskort ända fram till krigsslutet den 8.5.45. Den 9.3 utförde minsveparen Bredskär sjukkbombsanfall utanför Stenkyrkehuk då hon eskarterade Gotlandsbåtarna tillsammans med jagaren Sundsvall som även fällde sjunkbomber. (Se hemliga signalmeddelanden 6.2.45)

Historik

Lastångare på 435 brton byggd 1926 vid Nüsce A/G i Stettin, senare Mercurwerft, av stål. L.39,8 B.8 Tillhörig Ångf AB Gotalnd (Sven Wahlberg) i Visby. 500 ihkr från A.Borsig,Berlin. Beställd av Gotlandsbolaget i sept 1925 för dess godstrafik,levererad i mars 1926,kom för första gången till Visby 18.3.26. Nybyggnadspris 297.000:- kr. Gute hade aldrig några haverier oansett en lätt grundstötning hösten 1930 i Lindalssundet.- I okt 1947 såldes Gute för 350.000:- till Ångf.AB Åland (Fritz A.Westerlund) i Åbo och gick sedan som Åland mellan Åland och finska fastlandshamnar .Åland gjorde sommaren 1949 tio resor med gruppresenärer Åbo-Stockholm,och kom för första gången efter försäljningen till Stockholm 23.6.49 med 125 passagerare för vilka bäddar ordnats i lastrummen. I nov 1959 såldes Åland till Tykö Bruk för nedskrotning,samtidigt som ss Åland II (Ex Per Brahe),byggd 1857 i Motala,som tillhört Ålandsbolaget sedan 1929 och med sina 102 år var finska handelsflottans äldsta fartyg .

P.S. Även under Helsingforsomympiaden 1952 gick Åland (Ex Gute) i skytteltrafik Stockholm-Åbo med passagerare.

Se även Gute 3.2.45

Signalmeddelande CMDG till CM 1.2.45 SE: Landsort 31.1.45 sid 5

K-N 7 ERNA och K-N 20 RAMONA 6.2.45

UBÅTSANFALL MED TORPED MOT TVÅ FISKEBÅTAR 40' SYDOST KARLSHAMN.

Sammanfattning

Tis kväll 6.2.45 kl 22låg fiskebåten K-N 7 Erna tillsammans med K-N 20 Ramona av karlshamn för ankar för natten under torskfiske mellan Hanö och Bornholm, c:a 40'SO Karlshamn, då de utsattes för torpedbeskjutning från en ubåt i ytläge, vilken på c:a 200 meters avstånd avsköt 2 torpeder mot fiskebåtarna som låg på c:a 15 meters avstånd från varandra med en tross emellan sig.Torpederna strök med ett fräsande ljud förbi i mörkret mitt emellan fiskebåtarna.Ludvig Karlsson och Gustaf Henriksson liksom de andra 2 fiskarna hörde sedan ubåten starta sina dieselmotorer på c:a 150 meters avstånd. Samtliga var mycket rädda för att bli utsatta för beskjutning på nära håll med kanon eller automatvapen men inget mera hände.Ubåten hade tydligen med ledning av de 2 topplanternorna,som lsyte på 25 meters inbördes avstånd,uppfattat fiskebåtarna som en större ankarliggande ångare och riktat torpederna mot dess midskepp. Ett stcke därifrån låg N-N 18 Edit, K-N 176 Skandia och K-N 19 Lill-Skandia av Karlshamn.

UD HP 1584 Avspärrningar,mineringar etc i Östersjön

Hemligt signalmeddelande BAS till CM 8.2.45 kl 10.37

HEMLIG

Hänvisning tidningsuppgifter ang. torpedbeskjutning mot Karlshamnsbåtar.

1) Undersökning av marinpolis i Karlshamn beriktiga i stort tidningsuppgifterna, plats för det förmodade torpedanfallet 40'StO Karlshamn. Härutöverhar uppgivits att natten till 7.2 tre ubåtar siktats på kort avstånd.

2) Bedömande: Det korta avståndet från Bornholm -c:a 15 distansminuter - ger anledning förmoda att siktade ubåtar varit tyska.Förmodad torpedbeskjutning sannolikt felbedömd.

Meddelande från Marinstaben till UD 12.2.45 kl 18.20

(Original se H 60 AN) Från Sydkustens marindistrikt. Kl 10.30 idag observerade fiskebåten Finn 228 ett periskop 22'ost Skillinge .

VG 45 BANCO 6.2.45

NÄRA MINEXPLOSION UTANFÖR KULLEN DÅ BORELAND FICK MAGNETMINA I TRÅLEN.

Brev t. SKN från båtlaget för VG 89 Boreland

Undertecknad befälhavare å i Träslösvsläge hemmahörande VG 89 Boreland får härmed anmäla ett redskapen övergånget haveri.
Tis 6.2.45 kl 07 avgick vi från Höganäs med NW kurs för att bedriva trål fiske c:a 1½'W Kullen,varest vi inträffade vid 08-tiden. Lugnt väder med tjocka rådde. Vi satte omedelbart ut vår trål och under första draget efter c:a 15 minuters gång fångades en mina vilken genast detonerade i trålen vilken fullständigt söndersprängdes.Det torde ha varit en magnetmina av den större typen.Då vi hade c:a 100 famnar wåre ute förelåg ej någon fara för fartyget. Däremot befann sig VG 45 Banco av Träslövsläge i vår omedelbara närhet och då explosionen skedde på ett avstånd av mindre än 25 meter från Banco,befarades att Banco blivit läck.Efter olyckan gick vi in till Torekov och fortsatte därifrån till Träslövsläge dit vi ankom på aftonen 9.2
Värdet av den förlorade trålen belöper sig till 650:09

Träslövsläge 12.2.45
John Carlsson
Skeppare på Boreland

(Bancos ägare var Oscar Börjesson,Träslövsläge. Kaskoassurerad för 30.000 kr plus redskap 5000:-)

Assurans

Inga "nämnvärda skador" uppstått på Banco enligt Hallands Läns Försäkrings-förening i Varberg den 6.4.45.Banco sliptagits i hemorten för en kostnad av 40 kronor. SKN ersatt föreningen med 40 kr den 9.4.45.

Data

Motorfiskebåt på 34 brton byggd 1934 på Kälsö av ek/fur. 75 hkr motor L. 14,6 B. 5,6 Skeppare & ägare Oscar Börjesson i Träslövsläge.

GUTE 7.2.45

JÄGAREN OCH GÄVLE I SJUNKBOMBSANFALL MOT UBÅT UTANFÖR STENKYRKEHUK

Sammanfattning

Under eskortering av passagerarfartyget Visby och fraktfartyget Gute ons 7.2.45 uppfattade vedettbåten Jägaren kl 14.30 i sina hydrofoner 10′NW Stenkyrkehuk - lat N 57 56′- long O 18 11′- ljudet av ubåtsmotorer 3000 meter från konvojen.Jägaren fällde 4 sjunkbomber och sedan ljudkällans läge fastställts fällde Jägaren och Gävle ytterligare 18 sjunkbomber varefter inga mer motorljud hördes.Under tiden fortsatte eskorten under skydd av minsveparen Landsort till Visby dit den kom 2½ timme försenad. - Den 13.2 rapporterade utkiken på passagerarfartyget Drotten periskop då fartyget gick under eskort varför Drotten girade hårt STB och passagerarna tog på sig sina flytvästar.En jagare och en minsvepare styrde ner mot periskopet som visade sig vara en upprätt flytande stock. -Ordinarie Visbyplanet observerade 16.2 under färd Bromma-Visby en oljefläck som täckte en stor yta av havet mellan Gotland och fastlandet.Oljefläckan befann sig intedär flottans fartyg nyligen fällt sjunkbomber menkan ha drivit långt under mellantiden. Dock sannolikt inte diesel olja från en sänkt ubåt utan smörjolja som ett lastfartyg släppts ut. - Den 9.3 kl 11.22 uppfattade eskortfartygens hydrofoner motorbuller från en ubåt då Drotten på väg till Visby befann sig 4′NW Stenkyrkehuks fyr. Jagaren Sundsvall och minsveparen Bredskär fällde 4 sjunkbomber. Den 8.4 siktades 300 meter utanför Nors fiskeläge på Gotland en okänd ubåt som gick i u-läge och senare observerades starkt strålkastarljus till havs 20′NW Visby. -Två gotlandsbåtar som den 9.4.45 kom till Visby med stora kontingenter värnpliktiga hade mycket stark eskort av jagare,minsvepare och flyg.

P.S. kl 06 den 6.2. såg två Visbyfiskare under laxfiske 8′från Stenkyrkehuk en ubåt i ytläge på NNW-lig kurs.Akterlanternan synes vara 1½ meter över ytan med en topplanterna ovanför meninga sidoljus kunde iakttagas.

UD HP 1584 (Avspärrningar etc i Östersjön)

HEMLIGA SIGNALMEDDELANDEN OM SJUNKBOMBSANFALL 7.2.45

HEMLIG

CMDG till CM ons 7.2.45 kl 16.30 (Mottaget 17.05)

Eskorterande jagare och vedettbåtar kl 14.30 idag med ledning av perifonrapport från vedettbåt insatt upprepade anfall mot ubåt med sjunkbomber c:a 10′W Stenkyrkehuk.Landsort eskorterade Visby och Gute fortsatt på svenskt vatten,inlöpt Visby

Dito 7.2,avsänt kl 17.12 (Mottaget 17.54)

HEMLIG. Komplettering till TNR H 1830. Läget 57 56,18 11. 11′NW Stenkyrke-

GUTE 7.2.45

huk.Jägaren i perifon uppfattat motorljud.Efter kontroll genom gir och närmande till ljudkällan avgivit signal till Gävle. Motorljud i riktning 220°, avstånd 1300 meter.Observationen säker. Jägaren till anfall. Fyra sjunkbomber,allt fungerat. Landsort detacherad med eskorten mot svenskt vatten.Gävle zigzagging mellan Jägaren och eskorten.Därefter Jägaren och Gävle i samverkan,först Gävle sjunkbombsanfall.Vägledd av Jägaren,därefter bägge fartygen i gemensamt anfall. I Gävles anfall avståndet till lokaliseringspunkten osäker. I gemensamma anfallen avståndet dit 1000 meter, säker observation. Jägaren fällt sammanlagt 11 sjunkbomber,allt funktionerat.Gävle ungefär samma antal.Fortsatt lyssning efter det gemensamma anfallet,intet resultat. Gävle ingått Kappelhamnsviken,Jägaren till Visby.

Hemligt signalmeddelande CMS till Utrikesrådet von Post HEMLIG

(Avskrift på signalblankett utan datering) Ryske marinattachén meddelar tis 6.2 på uppdrag av Chefen för Sjöstridskrafterna i Leningrad att "ryska ubåtar icke uppehålla sig i svenskt territorialvatten eller i dylikt vattens närhet." På min fråga vad som menades med "närhet" - vilket begrepp icke täcker de platser där de 2 sista ubåtsanfallen utfördes -svarade Taradin att härmed avsågs att ryska ubåtar icke uppehöllo sig i farvattnen mellan Gotland och övriga delar av Sverige. Han betecknade anfallen såsom "oförklarligt idiotiska." Jag bad honom framföra Marinledningens tack till Chefen för Sjöstridskrafterna för den underrättelse han låtit framföra.

(Ovanstående insänt av Chefen för Marinstaben till Chefen för UD:s Politiska byrå den 10.2.45)

A.Richert,Alt-Döbern,Berlin, i brev 11.2.45 till utrikesrådet E.von Post,UD:s politiska byrå. Hemligstämplat. HEMLIG

Broder!

Grundherr nämnde häromdagen på tal om de upprepade torpedanfallen mot svenska fartyg i Östersjön att Tyska marinen kunnat fastställa att ett flertal sovjetryska ubåtar för närvarande opererade härstädes. För ngr dagar sedan led sålunda tyska handelsflottan en svårt förlust i det att KDF-fartyget Wilhelm Gustloff topederades någonstans utanför Pommern varvid svåra förluster i människoliv uppstodo. Inom tyska marina kretsar betecknade man de ryska torpederingsförsöken mot svenska fartyg såsom ett formligt ubåtskrig mot den svenska sjöfarten.

Din tillgivne

Arvid Richert

((Sveriges sändebud i Berlin))

================

GUTE 7.2.45 HEMLIG

Hemligt signalmeddelande BAO till CM,12.2.45 kl 16.57 - 17.50.

Den 12.2 kl 09.15 1′N Simpnäsklubb uppfattade minsveparen Ramskär en bullerkälla som bedömdes vara en ubåt med varierande farter. Bullerkällan kunde följas kontinuerligt och förflyttade sig SO-vart. Omkring kl 10,då fartygschefen ansåg bestyrkt att en ubåt avlyssnats,gavs på läget 1′Ost Simpnäsklubb varningssignal enligt Allmänna Neutralitetsinstruktionen,moment 25 med 3 frilod,varvid bullerkällan först upphörde,men sedermera ånyo kunde avlyssnas. Kl 10.30 fälldes sjunkbomb enligt samma isntruktioner på c:a 100 meters avstånd från ljudkällan. Då lyssning ånyo kunde påbörjas hördes ett ögonblick ett starkt ljud vilket emellertid därefter försvann.På grund av störningar från passserande fiskebåtar tappades därpå ljudet och kunde sedan ej med säkerhet återfinnas. Kl 12 avbröt Ramskär sökandet för att möta ss Heimdall vid territorialgränsen.

Regeringen 1.2.45 tillställt CM följande Hemliga instruktion:

Då svenska handelsfartyg åtföljas av svenska krigsfartyg skall ubåt,som upptäckes i närheten av fartygen, under sådana omständigheter,att anfall mot fartygen ägt rum eller kan befaras, omedelbart anfallas.

HEMLIG

Stockhoms slott
På nådigste befallning
Per Edvin Sköld.

Hemligt signalmeddelande SVL till CKF 9.3.45 kl 11.40-12.00

Minsveparen Bredskär avlyssnat ubåt vid Stenkyrkehuk i bäring 290°, 4′ ~~xkar-kär~~ utför sjunkbombsanfall. Bredskär kvarligger.

Dito CMDG till CM 9.3.45 kl 12.17- 13.15

Jagaren Sundsvall med sydgående eskort fällt sjunkbomber u bäring 270°, avstånd 6′från Stenkyrkehuk. Bredskär kvarligger på platsen. Sundsvall avlämnat eskorten Visby.Kompletterande rapport följer.

(Ej uppföljt på Krigsarkivet)

WALLONIA 27.2.45

VÅLDSAMT SKAKAD DÅ NORSKA ss CORVUS TORPEDERADES UTANFÖR LIZARD

Rapport

Följande rapport över ss Wallonias resor utanför spärren aug 1940-okt 1945 i trafik för Ministry of War Transport, hämtad ur besiktningsinstrument daterat 4.2.48.

" Vid upprepade tillfällen har fartyg torpederats i de konvojer ss Wallonia varit ansluten till under ovannämnda tid. Särskilt kan då nämnas torpederingen av norska ss Corfu vilket skedde c:a 100 meter från ss Wallonia på dess STB-sida. Vid detta tillfälle fälldes också ett antal sjunkbomber tätt intill fartyget. Under resan från Holyhead till Lizard, där torpederingen av ss Corfu skedde, fälldes under c:a 3 dygn oupphörligt sjunkbombe och fartyget skakades häftigt vid dessa tillfällen. Intryckningar och deformationer finnas såväl i bordläggningen som i botten.

Göteborg 7.2.47

C.Johansson A.W.Kihlström T.Cassel
Donkeyman Maskinchef Befh

Maskinchef Kilhström och donkeyman Johansson ha båda tjänstgjort under ovannämnda tid och äro fortfarande i tjänst ombord.

Maskinchefen skriver:

Tis 27.2.45 kl 10.20 torpederades norska ångaren Corfu på c:a 100 meters avstånd från Wallonias STB-sida, och svåra skakningar förmärktes härvid i Wallonias skrov. Maskinen stoppades, båt utsattes och 2 man av Corfus besättning bärgades. Wallonia gick därefter in till Falmouth med de bärgade.

A.W.Kihlström
Övermaskinist

Egna noteringar

8 man följde Corvus i djupet

Det sänkta fartyget var ss Corvus av Bergen på 1317 brton byggt 1921 i Köpenhamn, 1.73 B.11, tillhörigt det Bergenske D/S A/S och på resa från Barston & Mumbles till Plymouth med last av 1800 ton kol i konvoj BTC 81. Kl 10.13 27.3. torpederades fartyget 253° distans 7 miles från Lizard och sjönk inom en minut. 16 besättningsmän och en man av kanonbetjäningen kunde räddas från flottar och (E 11, 4) vrakspillror. 8 man, varav 2 kanonmanskap, försvann med fartyget. Lat N 49° 55' - long W 05° 22'. Ubåten var U-1018, (Walter) Burmeister, satt i tjänst 25.4.44, som sänktes kort efter torpederingen av H.M.S Loch Fada, en fregatt, med sjunkbomber på N. 49° 56' -W 05° 20'. 51 man av dess besättning gick med i djupet. Endast två man togs upp. Den ena var Burmeister

---

SKNEIII 378 Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger besiktigat Wallonia i docka vid Götaverken 20.2.47 ff

WALLONIA 27.2.45

I skrov och maskin skador typiska för tryck vid sprängningar och skakningar som fartyget utsatts för.
Bordläggningen: 29 plåtar riktas och förnyas delvis, spant riktas.
1728 lösa naglar i botten omnitas.
Slingekölarna uppriktas.
En mängd sprickor i infästningsvinklar i rummen.
STB spruckna ankarklys förnyas.
343 kvadratmeter ny bottencement inlägges samt ny garnerings -& rännstens-cement. 21 fack cementkistor i rum I och 2 borttagas liksom 2 kistor i förpiken och pejlrör förnyas.
Fönsterventiler förnyas i befh dagrum, i chiefens och mässuppassarens hytter i 7 manskapshytter akter mm 17 nya glas i maskinskylightet
Huvudmaskineriet genomgås: lågtryckskannan omsvarvas, ny högtryckskanna och nytt högtrycksfoder, nya hT-pistonstänger, ny vitmetall i samtliga tvärstycksgejdrar och 9 ramlager, ny lågtrycksvevaxel, uppriktning av tryck- och bärlagren i tunneln, nytt foder för luftpumpen mm mm
Ny Cederwallsbox. ny vevaxel i lysmaskin, nya delar i pumparna etc
Kostnad 129.705:-

Wallonia kom till Götaverken 5.2.47 och reparationerna avslutades vid kaj den 17.5.47. Total kostnad inkl klassning = 535950:-

Assurans

SKN 4.3.48 till SÅAF 128143:-
SKN 9.8.48 till SÅAF 15566:57 för rengöring, bunkerarbeten mm.

Historik Eget

LaståWhat ngare på 1446 brton byggd 1919 vid Kockums i Malmö av stål. 2250 dw L.70,6 B 11,6 Tillhörig Förnyas Ångf.AB Götha (Hakon Sternhagen) i Göteborg. 739 ihkr maskin, 9 knop. Sjösatt 27.7.19 och levererat i oktober s.å för bolagets Antwerpenlinje. Systerfartyt till Hollandia, byggd 1919, som minsprängdes 20.10.19 på resa Göteborg-Antwerpen varvid endast 3 av de 23 ombv överlevde. - Fartygen var för sin tid mönsterfartyg, välproportionerade och vackra med mängder avtekniska finesser som t,ex Schmidts patentdävertar, morselampa på förtoppen, lanterkontrolltavla i styrhytten, apparat för u-vattenssignalering. Trunkdäckade med back, brygga och poop, 2 master, 6 bommar, inredning för 8 passagerare på båtdäck i 4 dubbelhytter. Däcksmanskapets hytter låg i backen, maskinfolkets i poopen med mässar och tvättrum och linoleummattor i hytterna. Wallonias förste befh var Yngve Rydeberg, far till skådespelaren Georg Rydeberg. Från 1922 var Bror Gustav Olsson befh fram till sin tragiska död 16.4.41 då han sköt sig i sin hytt då fartyget låg på Gourocks redd . Sedan blev Torbjörn Cassel befh till 1947 och därefter till sin pension 1957 Carl Erik Olsson

WALLONIA 27.2.45

från Brattön. Mestadels gick Wallonia fram till 1940 på Holland/Belgien men gjorde även många resor med gatsten och styckegods till Rouen och många resor från Yarrow till Göteborgs gasverk med kol. De över manshöga trunkarna i vilka hennes luckor var inbyggda skapade smala frigångar på sidorna, gjorde henne olämplig för styckegodslast och medförde slitsamma och besvärliga av- & pålucknigar. Därtill tog hon i dåligt väder mycket vatten på däck i lovart och fick slagsida.På grund av för stor propeller-brunn styrde hon illa och den enkla skorstenen medförda mycket sot överallt ombord,men trots att det var slitigt ombord med en normal arbetsdag på upp till 18 timmar för 1e styrman, var hon en tursam båt och befälhavarnas långa tjänstgöringstider vittnarom att folket trivdes ombord. Matros Johansson från Tjörn var under kapten Olssons tid 8 år ombord och chiefen Kihlström var ombord hela kriget utanför spärren. Walloniaa enda allvarligare haveri före kriget var en grundkänning långfredagen 30.3.34 då hon på resa Göteborg-Uddevalla fick en svår läcka vid skäret Jumparne och vände om mot Göteborg med pumparna igång. Hon måste sättas på grund vid Klippan men Röda bolaget länspumpade och Eriksberg tätade varefter hon reparerade i Köpenhamn. I april 1940 blev Wallonia fast i Engelsk hamn och gick från juni 40 till efter krigsslutet i charter för Ministry of War Transport, mestadels i kustfart,men även resor till Portugal och Spanien.Den 15.11.40 i Blyth utbröt eld i stuerts hytt midskepps BB och även pentryt och lotshytten förstördes innan besättning kunde släcka utan hjälp av brandkår. - Den 16.4.41 begick kapten Brot Gustav Olsson självmord med pistol i sin hytt då Wallonia låg på Gourocks redd,Clyde.Han var knäckt i nerverna av krigsresorna (Se Wallonia 16.4.41). - Den 6.1.43 drunknade mässuppassare William Morris från Liverpool då Wallonia låg i det mörklagda Purfleet i Themsenmynningen. - Efter klassning 1947 återupptog hon fredstrafiken.

"Nu blir vi härute. Det är sista resan."

Det tänkte befh Carl Erik Olsson,Brattön under en orkanresa i januari 1953 från Antwerpen till Göteborg som tog en vecka, mot normalt 2½-3 dygn. - Utanför holländska kusten lör 31.1.53 ökade på e.m den N. stormen till full orkan med vindstyrkor på upp till 45 sekundmeter i byarna. I 2 dygn tog sig fartyget inte ur fläckan,stävande mot vind och sjö. Natten till sön 1.2 slets Ians luckpresenningar upp 3 gånger och att ingen gick överbord under det arbetet får tillskrivas förstklassigt sjömanskap och stor tur. Den överbrytande sjön slog av luftrör och deformerade luckkarmarna, slet bort wirerullar på backen och bucklade in brädgångrana. Sön f.m kortslöts belysningsnätet ombord vilket innebar att även lanternorna slocknade. Livbåtskapellen blåste överbord och livbåtarna vattenfylldes,rutor i styrhyttens frontskott krossades,rodertrumman skadades . 2 järnbalkar i ett parti som stuvats på ömse sidor Ians lucka sprängde surrningarna

WALLONIA 27.2.45

och ramponerade karmar och brädgång. Först natten till mån 2.2 började orkanen mattas men först på eftermiddagen kunde Wallonia återta sin kurs och med reducerad fart forcera den grova sjön. Fre 6.2 i höjd med Skagen sjönk temperaturen hastigt och i kraftig motsjö nedisades förskeppet mycket svårt. Förskansen hade flera dygn tidigare måst överges eftersom värmeledningsrören slagits av . Även båtdäcket nedisades så att det var nära nog omöjligt att ta sig fram .Ankarspelet förvandlades till ett veritabelt isberg och ankarna frös ohjälpligt fast i klysen. Fre middag 6.2 inbogserades Wallonia,draperat som ett polarfartyg, till Stigbergskajen i Göteborg efter sin värsta resa. "Det var faan så besvärligt." Efter översyn vid Lindholmen av stormskadorna lastade hon sedan igen och kom 17.2 till Amsterdam. -Kapten Olsson pensionerades 1957 och siste befh på Wallonia blev Rickard Gädda. I slutet av 1958 lades Wallonia och Normandia upp i Göteborg p.g av fraktbrist och i aug 1959 såldes Wallonia för 200.000 kr till A/S Christiania Portland Cementfabrik i Oslo och avhämtades vid Lödöse varv för att sedan användas som cementpråm.Som sådan, med maskin och pannor i behåll, låg hon ofta 1960-61 i bojar i Göteborg med en vaktman som besättning. Det som nu väntade var skrotdöden.

(Se 16.4.41)

Tillägg till sid I: ss Barons Court och Wallonia bärgade de överlevande från Corvus efter torpederingen vid Wolfs Rock.

CANADA 2.3.45

HUVUDMASKINERIET SKADAT VID SJUNKBOMBSFÄLLNING I NORDATLANTKONVOJ.

Journal

Fre 16.2.45 kl 11.50 avgått från Halifax i konvoj destinerad till Cardiff.
Fre 2.3.45 kl 09 vid fientligt ubåtsanfall mot konvojen kastade eskortfartygen ett flertal sjunkbomber i närheten av fartyget varvid svåra vibrationer uppstod i fartyget vid explosionerna.Huruvida skador aå skrov, maskineri eller roder uppkommit torde visa sig vid kommande dockning.
Lör 3.34 kl 12 förtöjt i bojari Roath Dock,Cardiff.

Cardiff 2.3.45
G.Hartzell
Befh

Maskindagboken

Lör 3.3.45 kl 12 anlänt till Cardiff. Vid eftersyn av huvudmotorernas bäddar och trycklagren befanns naglar i bäddarna vara lösa och en del av de el.svetsarna ,varmed bäddarna är fastsvetsade vid vinklarna,voro brutna. Vitmetallen i trycklagrens bärlager har delvis nedslitits och orsaken härtill antages vara de våldsamma vibrationer fartyget och maskineriet utsatts för vid ubåtsanfall mot konvojen 2.3.45

G.A.Mattsson övermaskinist — Tore Aronsson 1e maskinist — Santos 22.9.45 Befh

---

Besiktningsinstrument

Allan Zander afloat vid Götaverken och i Docka 7-10.8.45.
Huvudmotorbäddarna: 361 lösa naglar fastsvetsas,59 omnitas
63 fästvinklar mot bäddplåtarna svetsas.
Huvudmotorns buntlager: STB förliga bärlager låg c:a 6½ mm för högt och vitmetallen var nedsliten. Lagerskålen sprucken. BB förliga bärlager låg 7½ mm för högt och c:a 1½ mm åt STB.Vitmetallen nedsliten. Nr 2 och 3 vevtappar å STB motor, nr 4 och 6 å BB motor låg felinriktade mellan lagren.Nr 6 bärlager måste höjas genom igjutning av ny vitmetall.
Inga skrovskador. Reparationskostnad 10805:-
Reparationen utförts vid fartygets lastning i Göteborg 13-25.8.45

Assurans

SKN 11.11.45 till SÅAF 300:- för besiktning
SKN 14.6.46 till rederiet 11993:33. (Red,räkning = 12110:-)

---

eget

Data

Motorfartyg på 5327 brton byggt 1921 vid Götaverken av stål.
L 130 B 17 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm
9135 dw. 11 knop. Canada avgick 20.4.40 från Buenos Aires destinerad till

CANADA 2.3.45

Göteborg med last av linfrö,ull, hudar,talg,jordmötsexpeller etc, befh F.Petterson, men förhindrades av 9.4.40 att nå sin destination.Lasten måste lossas i Liverpool och från juni 40 gick Canada i tidsbefraktning för Ministry of War Transport i London. 5 år i HX-konvojer utan att ens bli skadad under alla ubåtsattacker med sänkningar runt om i konvojen. Ingen historik.

AXEL JOHNSON 2.3.45

SKAKATS AV SJUNKBOMBSEXPLOSIONER I SAMMA HX-KONVOJ SOM CANADA.

Journal

Fre 2.3.45 kl 12 under vakten på resa i konvoj N.Y-Halifax-Liverpool skakats hårt av flera svåra undervattensexplosioner från sjunkbombsfällning. Samma upprepats under 24-vakten.

Lör 3.3 kl12 Åter sjunkbombsfällning med svåra undervattensexplosioner. Fartyget skakat hårt. Hjälpmaskin nr 3 havererat kl 19.10.

Sön 4.3 kl 17.10 anlänt till Liverpool.

Liverpool 8.3.45
Karl Olofsson
Befh

Maskindagbok

Fre 2.3 kraftiga vibrationer gång efter annan i fartyget på grund av sjunkbombsexplosioner.

Lör 3.3 kl 19.10 kompressorn på hjälpmotor nr 3 fullständigt havererat. Sjunkbombsexplosioner under såväl förmiddage som eftermiddagen.

Sön 4.3 anlänt till Liverpool. Väl i maskin 16.45

Liverpool 7.3.45
Befh

E.A.Holmquist K.A.Hansson
Chief 1e maskinist

Survey Report 8.3.45

I Huskisson Dock, Liverpool. Den skadade kompressorn hade havererat i maj 43 och därefter reparerats i väntan på en ny cylinder casting. Surveyorn av den åsikten att sjunkbombsexplosionerna 2.3 inte orsakat det nya haveriet. SKN ersatt surveyorn Nilsson med 121:19.

Historik

Se 19.10.40

GG 26 STIG 5.3.45

RAMMATS AV TYSK SVEPPARAVAN 25' NW SKAGEN KL 22 - SJÖNK INOM TRE MINUTER NEDDRAGANDE LIVBÅTEN OCH DE TIO OMBORDVARANDE.

Sammanfattning.

Under trålning befann sig Stig kl 22 mån 5.3.45 26' NWtW Skagen i mörker och smul sjö.Den 6.3 skulle Stig sätta kurs mot Göteborg och hade redan nu 225 lådor torsk,hälleflundra och sill i tummet. Ett konvojslag pågick långt borta under horisonten i österdär spårljus och mynningsblixtar syntes. Andra fiskefartyg i närheten hade gått till ankar för natten. Plötsligt fick befh Albert Richard Olsson i styrhytten se BB-lanternan på ett mindre fartyg sommed hög fart -20/25 knop- passerade strax föröver och omedelbart därefter rammades Stig om BB mitt för kolboxen av ett stort cylindriskt föremål med gul spets,endast delvis synligt över ytan, som kommit forsande mot trålaren med en strimma av skum efter sig,och som slog upp ett hål i den 14mm tjocka bordläggningen i vattenlinjen för att sedan studsa tillbaka och bli liggande stilla. Så gott som alla de 10 ombv var på däck.Efter några korta nödsignaler i ångvisslan försvann Stig inom 3 minuter i djupet med våldsam slagsida,neddragande livbåten som ännu hängde i taljorna och de 10 ombv som var tungt klädda i oljställ och stövlar. Flottens surrningar hade man hunnit kapa och trots sina otympliga kläder lyckades alla tio ta sig upp på flotten som var gjord av stålrör och nät och kom att ligga mer under än över vatten. Inom 20 minuter hade alla tagits upp av ett tyskt patrullfartyg där de omedelbart fördes under däck och försågs med filtar,svpetes i torra kläder och fick kaffe och cigaretter. Båten satte sedan kurs på Arendal varifrån fiskarna hemsändes över Oslo.De kom tors 8.3 på kvällen med tåg till Göteborg. Vad som träffat och sänkt Stig var tydligen ett paravansvep men sjötekniske konsulenten förmodade i sitt memorial 11.4.45 att Stig träffats av en torped från en motortorpedbåt som av någon anledning inte detonerat vid anslaget mot fartygssidan. Natten till tis 6.3 såg en fiskebåt från Fisketången ute i Skagerack ett styrhyttstak från en ångtrålare och båtens skeppare identifierade det som kommande från Stig.Taket var målat i blå-gult och försett med en inristning om byggnadsåret 1907. Man befarade då först att Stig gåttunder med man och allt. Under samma konvojslag den 5.3 kom Laila av Fisketången i eldlinjen och träffades av ett 40-tal skott i styrhytten och bogen.En kula svedde rorsmannens kind men Laila kom lyckligt till hemorten. Vid denna tid flöt överallt o Skagerack och Kattegatt vrakspillror, flygplansdelar, minor och lik. (Se sid)

Besättning

Befh Albert Richard Olseon, Kaptensgatan 19,Göteborg,45 år (4 år på Stig)
Styrman Efraim Olsson, Stocken, Morlanda, 53 år (Till sjöss sedan 1905)
Maskinist Karl Andersson, Sjömansgatan 15,Gtbg, 52 år (4 år ombord)

Forts

GG 26 STIG 5.3.45

Forts Besättningslistan

Stuert Arne Gerhard Pettersson , Stocken,Morlanda,
Törnare Anders Davidsson, Hökegatan 1,Göteborg, (Från Dragsmark)
Matros Vallentin Arvidsson, Hökegatan 1, Göteborg, 38 år (1½ år ombord)
Matros Olof Petterson, Barrvik, Morlanda,
Matros Evert Pettersson, Barrvik, Morlanda,
Eldare David Antonsson, Kleva, Orust, 51 år (På Stig sedan 1940)
Eldare Hugo Andersson, Köpmansgatan 78, Göteborg

Rapport

Avgick Göteborg lör 3.3.45 till fiskeplats i Skagerack. 10 ombv. Träffats av ett torpedliknande föremål (som dock torde ha varit större än en torped) kl 22 mån 5.3 26′ NWtW Skagens Fyr, lat N 57°56′ - 0.9°57″. Svag N vind, smul sjö, mörkt, god sikt. Befh i styrhytten. Stig borrades ~~xxx~~ sank av föremålet och sjönk inom 3-4 minuter.

Stig befann sig på ovan angiven plats med trålen ute och ett flertal ångtrålare och andra fiskefartyg befunno sig på platsen. Ångtrålarna höll fortfarande på att fiska medan de andra båtarna ankrat upp för natten.Stig höll vid olyckstillfället kurs NOtO och hade alla för fiske föreskrivna lanternortända och klart lysande. Trålen sattes ut kl 19 och fartyget gick då först i ungefär 2 timmar med WSW kurs varefter kursen ändrades till NOtO. Ett par-tre minuter före olyckan hörde jag motorsurr från STB.När jag såg dit varseblev jag en röd lanterna från ett fartyg som gick med hög hastighet,c:a 20-25 knop. Fartyget befann sig c:a 3 streck på STB bog och på ett ganska ringa avstånd.Det hade NW kurs och skar följaktligen Stigs kurs. Styrman Olsson, som då befann sig i fiskrummet, hörde,enligt vad han senare uppgivit för mig, bogvattnet från detta passerade fartyg slå mot Stigs bog. Omedelbart därpå gick styrman upp på däckoch hade just börjat ta sig oljebyxorna när han fick syn på ett föremål som med stor hastigheto och åtföljt av en skumstrimma kom emot Stigs STB-sida midskepps. Föremålet kom från samma håll där fartyget med den röda lanterna passerat. Jag ropade då till manskapet:" Nu kommer det något hemskt!" och i samma ögonblick träffades fartyget av föremålet mitt för STB kolbox där det borrade sig in ett stycke genom plåten ,studsade sedan tillbaka och blev liggande på vattnet. Mörkret och snabbheten i händelseförloppet gjorde att jag inte närmare kunde se föremålet ifråga,men det var spolformigt och större än en vanlig torped så vitt jag kan bedöma. Någon explosion inträffade inte. Jag signalerade genast att maskin skulle stoppas och hoppade ner på däck från kommandobryggan för att utröna om fartyget blivit läck ochom det förelåg någon risk för att fartyget skulle sjunka. I fiskrummet trängde inte något vatten in men eldaren,som hade vakten i maskinrummet, ropade att vatten och kol strömmade in i maskin från STB kolbox.

GG 26 STIG 5.3.45

Jag märkte nu på den växande slagsidan att fartyget höll på att sjunka. Manskapet hade genast olyckan skedde rusat akterut för att sätta ut livbåten. Själv skyndade jag tillbaka upp på kommandobryggan och gav upprepade nödp signaler i ångvisslan till dess fartyget sjunkit så djupt att jag måste tänka på att lämna det. Jag rusade akterut för att om möjligt komma med i livbåten men denna hade inte hunnit bli sjösatt och ingen av manskapet syntes till. Jag stod nu i vatten till midjan. Jag observerade då att ett fartyg befann sig tätt intill Stigs BB låring i mörkret varför jag störtade mig i vattnet mot detta fartyg som befann sig så nära att jag genast fick tag i en livlina som hängde utmed dess STB-sida. Stig sjönk nu omedelbart. Efter det jag genom rop givit mig tillkänna blev jag halad ombord på fartyget där redan styrman och eldaren David Antonsson befunno sig. Det var ett mindre tyskt marinfartyg. Efter hand upptogs hela Stigs övriga besättnin på detta fartyg. Vi blev väl behandlade ombord. Fick ta av oss våra våta kläder ochsom inga andra kläder fanns att tillgå fick vi pälsar och filtar att ta på oss. Vi förplägades med kaffe och cigarretter. Kl 06 påföljande morgon anlände fartyget till Arendal där vi landsattes. Från Arendal fick vi genom svenska generalkonsulatets i Oslo försorg resa till Oslo och därifrån vidare till Göteborg dit vi kom på e.m tors 8.3.

Göteborg 12.3.45
Albert Richard Olsson
Befh

Sjöförklaring i Göteborg mån 19.3.45 kl 14

Jur.kand Folke Sundberg för rederiet.
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmar & sjökapten Per Wästgerd.

Befh Olsson: Kl 18.30 mån 5.3 sett en högre landkontur i StW. En sådan landkontur funnes Ö. Hirtshals och Olsson antagit att det var denna landkontur han sett. Med hjälp av vattendjupet kunde han ungefär fastställa Stigs läge och med utgångspunkt härifrån hade han beräknat fartyges position vid olyckstillfället, Det röda skenet från fartyget om STB hade hastigt passerat förbi varav O. dragit den slutsatsen att det främmande fartyget befunnit sig nära Stig även om han inte kunnat se dess konturer. Tyskarna på fartyget som tog upp besättningen sagt sig skana kännedom om det föremål som träffat Stig. När Olsson kommit ombord på det tyska fartyget hade han sett konturerna av ett liknande fartyg i närheten.

Styrman Olsson: Var i fiskrummet då någon ropade att ett fartyg passerat med hög fart. Kort efter hörde Olsson det passerande fartygets bogvatten slå mot Stigs bordläggning. På rop från befh skyndat upp på däck och då känt något stöta emot STB-sidan midskepps. Därför sprungit till livbåten

GG 26 STIG 5.3.45

akterut för att klargöra den men innan den kommit i sjön hade vattnet strömmat in över däck.Då ett främmande fartyg dykt upp i mörkret för om Stig hade Olsson och några andra besättningsmän sprungit föröver och lyckats hoppa ombord på detta fartyg,som var ett mindre tyskt marinfartyg. Strax därpå sjönk Stig.

Maskinist Andersson: Låg till kojs vid olyckan. Vid stöten mot fartygssidan förstått att en olycka inträffat.Skyndat på däck och till livbåten akter men den hann inte göras klar förrän vattnet börjat stiga över däck.Han sprang då föröver och efter att ha hamnat i sjön blev han upphalad på det tyska fartyget.

Eldare Antonsson: Vakt i maskin. Efter en rätt så kraftig smäll ringde maskintelegarfen stopp.Sedan ordern verkställts hade vatten börjat strömma in från eldrummet.Tog sig då upp på däck och försökte sätta livbåten i sjön. Under det att han och några fler var sysselsatta härmed dök ett främmande fartyg upp på BB låring och han tog sig jämte de andra ombord på det främmande fartyget.

Matros Vallentin Andersson: Just kommit upp på däck från fiskrummet och på befh rop fått se ett föremål om STB som hastigt närmat sig.Det gick fram i vattenbrynet och slog hål i STB-sidan vid kolboxen. Det hade liksom studsat tillbaka då det träffade fartygssidan. Andersson sprungit akterut för att hjälpa till vid livbåten men sedan nästan genast skyndat föröver för att väcka en kamrat. Sedan återvänt till livbåten men man hade inte lyckats sjösätta den. Sedan Stig sjunkit jämte några kamrater lyckats hålla sig fast vid en flotte. Efter 15-20 minuteri vattner togs de upp av det tyska örlogsfartyget.

KK memorial 11.4.45.

Enligt befh uppgift vid sjöförhöret skall fartyget hava borrats i sank av ett långt,spolformigt föremål,vilket enligt hans föreställning om anfallsvapen var " större än en vanlig torped." Föremålet, som syntes mycket otydligt i mörkret, och rörde sig i vattenytan med stor hastighet torde dock med ganska stor säkerhet hava varit en torped avskjuten från en anabbgående motortorpedbåt,men synes av någon anledning icke hava detonerat vid anslaget mot fartygssidan. Hade så blivit fallet skulle otvivelaktigt hela besättningen ha sprängts i luften samtidigt med fartyget.

Ex officio

Bo Bergström.

UD Hp 80c 3520

RAPPORT ÖVER FÖRHÖR MED BEFÄLHAVAREN Å ÅNGTRÅLAREN STIG SOM SÄNKTS I SKAGERACK 5 MARS 1945.

CMDV.

Mån 5.3.45 c:a kl 22 befann sig Stig a N 57 56′ - O 09 57′på kurs

GG 26 STIG 5.3.45

NOtO med trålen ute.Framfart c:a 3 knop.För fiske föreskrivna lanternor voro tända och lyste klart. Befh Albert Richard Olsson stod till rors i styrhytten medan en del av manskapet arbetade på däck.Svag N. vind rådde med smult vatten och mörkt. God sikt. Ett antal ångtrålare och andra fiskefartyg befunno sig i närheten. 2 à3 minuter innan olyckan inträffade hörde befh motorsurr om STB. När han såg ditåt iakttog han en rödlanterna,tydliger från ett fartyg som gick med en fart uppskattad till 20-25 knop. Det kunde inte avgöras om lanternan lyste runt horisonten eller var en BB-lanterna. Fartyget,som förde den röda lanternan, passerade för om Stig på c:a 50 meters avstånd. Dess kurs bedömdes vara NW-lig. Strax därefter hörde Stigs styrman,som då befann sig i fiskrummet, svallvågorna från ett fartyg slå mot Stigs bog. Han gick omedelbart upp på däck och strax därefter observerade befh ett föremål i vattenytan som med stor hastighet och åtföljd av en skumstrimma kom mot Stigs STB-sida. Föremålet bedömdes komma från samma håll som fartyget med den röda lanternan. Strax därefter träffade föremålet Stig mitt för STB kolbox,vilken var nästan full. Föremålet borrade sig in ett stycke i plåten varefter det studsade tillbakaoch blev liggande på vattnet. Ingenexplosion inträffade. En läcka uppstod om STB och vatten trängde via kolboxen in i maskinrummet. Då Stig nu började sjunka började besättningen överge fartyget.Befh gav dessförinnan upprepade nödsignaler i ångvisslan till dess fartyget måste övergivas. Då befh sedan rusade akter över observerade han att ett fartyg utan lanternor befann sig tätt intill Stigs BB låring ,varför han störtade sig i vattnet och blev ombordtagen på detta. Hela Stigs besättning togs ombord på fartyget. Mörkret och snabbheten i händelseförloppet gjorde att befh icke närmare kunde iakttaga det föremål som sänkt Stig. Föremålet var emellertid cylindriskt och smalnade något i den ände som träffat Stig. Längden uppskattades till minst 5 meter, och diametern till en meter. Föremålets yta syntes vara slät ,möjligen tyckte sig befh på dess bortre ände kunna urskilja något liknande ett lågt räcke eller dylikt. Det fartyg som bärgade besättningne var ett tysk örlogsfartyg. I Marinkalendern utpekade kapten Olsson en tysk motortorpedbåt av typ S-38 såsom närmast liknande fartyget. Stige besättning fördes ner i en mäss akterut där de kvarstannade till dess fartyget kl 05.30 den 6.3 anlände till Arendal. Från det kapten Olsson kommit ner underdäck på det tyska fartyget och fram till omkring kl 23.00 verkade det som om fartyget låg stilla och dess besättning var sysselsatt med något arbete akterut. Efter kl 23 var fartyget under gång,av motorbullret att döma med hög fart och av krängningarna att döma utfördes åstkilliga girar. Den tyske fartygscehefen hade löjtnants gradbeteckningar. Enligt uppgift som en av tyskarna läånade till en av Stigs matroser utgjordes besättningen av 77 man. Sedan kapten Olsson debarkerat i Arendal fick han beskriva det inträffade för

en tysk sjöofficer. Kapten Olsson fick därvid det bestämda intrycket att denne officer visste vad slags föremål som sänkt Stig.

Göteborg 14.3.45
Albert Richard Olsson.

Bilaga till ovanstående rapport. Tillhör CMDV.

Upplysningar lämnade av fiskaren Olof Johansson, GG 394 Berit,Öckerö

Den 5.3 mellan kl 22.00 och 23.00 befann sig GG 394 Berit c:a 15' NtO Skagen på västlig kurs med låg fart,då en motortorpedbåt på NW kurs med c:a 15 knops fart kom BB ifrån och passerade strax för om båten. M/T-båten hade en svag röd lanterna lysande STB över och bogserade ett torpedliknande förmål i en 100-200 meter lång bogserlina. När detta föremål observerades från fiskebåten syntes det styra rätt mot densamma,varför fiskebåten satte full fart framåt ,varvid föremålet passerade c:a 20 meter akter om fiskebåten. Motortorpedbåtens nationalitet kunde icke iakttagas. Under natten observerades livlig sjötrafik i närheten, vilken bedömdes bestå av tyska konvojer.

SKN EIII vol 330

Rapport

(Insänd till Atlantica,Gtbg, av Havaribürå Kr.Lindquist & Co,Arendal 9.3.45.)

Mån 5.3.45 kl 22 då ångtrålaren Stig av Göteborg var oå fiske NW från Skagen blev Stig rammad av ett föremål som kom med hög fart mot STB sida midskepps.Härvid uppstod ett stort hål i sidan och Stig böejade genast sjunka. Under fisket som bedrevs förde Stig föreskrivna lanternor för Fiske, nämligen en sammansatt röd-vit-grän överst på förmasten och därunder en vit lysande runt horisonten samt akterlanterna. Vidare fördes arbetsljus på däck då manskapet arbetade där. Under kraftiga signaler med ångvisslan kom ett marinfartyg tillstädes ,vilket med stor välvillighet räddade oss alla 10 man ombord.

Arendal 6.3.45
Albert Richard Olsson
Befh.

Brev till SKN från Mårten Henriques,Gtbg 19.3.45

(Utdrag) Befh förklarade sig hava kunnat bestämma olycksplatsen något så när därigenom att han vid 18.30-tiden iakttagit en landkontur som han brukade iakttaga öster om Hirtshals fyr,samt med hjälp av de iakttagelser som han gjort beträffande vattendjupet, alltså av trålens antal famnar från fartgssidan.Det var vid olyckstillfället så mörkt att befh icke hade kunnat se konturen av det fartyg,vars röda lanterna hab iakttagit omedelbart efter det han hört ett surr i vattnet. Om det varit fartyget med den röda lanternan som sedan kommit upp på Stigs BB-sida och räddat besättninge

kunde han icke uttala sig om .Besättningen hade genast förts ner i det tyska fartyget och icke kunnat göra några reflektioner, beträffande andra farkosters befintlighet i närheten.Efter framkomsten till Arendal hade Stigs befh blivit förhörd av en tysk officer som frågat honom vad det var för ett föremål som träffat Stig. Befh hade då svarat att det möjligen varit en torped. Tysken hade då frågat om han trodde att det kunnat vara en engelsk torped,vilket befh förklarat sig icke kunna uttala sig om. Tysken hade vidar frågat om föremålet hade träffat exakt midskepps,vartill befh svarat, att det hade det gjort ,alltså träffat just på fartygets allra känsligaste punkt. Tysken hade då nickat bekräftande och belåtet. ...Det tyska fartyget på vilketden 38-årige matrosen upptogs efter att ha legati vattnet i 15-20 minuters tid vid Stigs flotte jämte ett par kamrater,hade kommit fram emot Stigs BB låring.Huruvida detta fartyg hade några anordningar för torpedavskjutning hade Stigs besättningsmän icke iakttagit. J, det här är tyvätt betydligt magrare än ni hade hoppats på.Ändå magrare torde kanske protokollet blivavilket jag skall tillsända eder så snart det färdigställts.

Assurans

SKN 23.4.45 till rederiet utbetalat totalförlustersättning 125.000:- kr
SKN 17.5.45 ersatt rederiet för effekter med 6637:95
Total ersättning från SKN = 131.637:95
Befh av rederiet för effekter fått ut 1776:75.Maskinisten fick 811:20
Styrman 787:50, samma som stuert. Däcksfolket fick 450:- och eldarna 337:50.

Likvidationsnämnden betalat ersättning 1954

Utdrag av protokoll hållet vid sammanträde med Likvidationsnämnden, Hovslagaregatan 2, 1 tr, Stockholm,den 19.6.1954.

Närvarande: F.d. Justitierådet S.Lawski, ordförande,samt utrikesrådet A.Kronwall och utnämnde justitierådet H.Digman.

1§

Föredrogs Akt nr 20005,avseende SKN,Stockholm, anmält anspråk mot Tyska Riket, och meddelas följande:

BESLUT.

Genom sjöförhör inför Göteborgs Rådhusrätt 19.3.45 och vad i övrigt i ärendet framkommit,finner Likvidationsnämnden utrett, att 5.3.45 omkring kl 22 ,då Fiskeri AB Svea,Göteborg, tillhöriga ångtrålaren Stig bedrivit trålfiske c:a 26' NWtW Skagens fyr och därvid färdats i kurs NOtO, en Tyska Marinen tillhörig minsvepare i NW kurs passerat för om Stig, att en efter minsveparen förtöjd cylinder - troligen en s.k magnetsvepstav - kolliderat med Stig med påföljd att Stig skadats och inom kort sjunkit, att Stig vid tillfället haft för fiske med trål föreskrivna lanternor tända,samt att

GG 26 STIG 5.3.45

frånsett rådande mörker ,varit goda siktförhållanden. Minsveparens befh , som genom Stigs signalljus - i enlighet med gällande föreskrifter synliga på ett avstånd av minst 2′- bör ha kommit till insikt om att Stig bedrev trålfiske,måste anses ha varit skyldig att vid manövrering av sitt fartyg och den därefter förtöjda cylindern, beakta Stigs av fisket föranledda manövreringssvårigheter. Emellertid har minsveparens befh underlåtit att iakttaga den honom sålunda åliggande försiktighet, vilken varit i så mycket högre grad påkallad för det fall att - såsom utredningen synes giva vid handenminsveparen icke fört särskilt signalljus för bogsering, och befh förty måst räkna med att man ombord å Stig saknat kännedom om den efter minsveparen förtöjda cylindern. Minsveparens befh har sålunda varit vållande till Stigs sänkning .Det har icke visat sig att medvållande föreligger från Stigs sida. ....På grund av vad sålunda anförts prövar Likvidatiosnämden rättvis godkänna yrkade beloppet, kronor 131.637:95, att utgå utan förmånsrätt. Utdelning av nu godkänt belopp skall innehållas för möjliggörande av hjälpåtgärder för svenskar som under Andre Världskriget varit bosatta i Tyskland Stockholm, i Likvidationsnämndens Kansli 19.6.54

Bo G. Beskow

Kanslichef.

T.Fredh: Flykten & Hjälpen(1982)

Ett utdrag

På sid 30 i sin bok blandar Terje Fredh ihop uppgifter om Stig med uppgifter om ångtrålaren Mats och skriver att Mats sjönk efter att nattetid ha kolliderat med en svepparavan som slog båten läck. "De som fanns föröver kunde hoppa i en livbåt medan de som var akter räddades av en flotte gjord av nät och stålrör.När flotten blevbemannad sjönk den under ytan för att sedan åter flyta upp. En tysk minsvepare, som styrt paravanen, kom till platsen och tog upp besättningen. De räddade togs till Arendal iklädda våta blåkläder och stövlar. En fiskare hade bara en stövel.Den andra tappade han på stålrörsflotten. Besättningen blev väl omhändertagen i Arendal men det fanns inte mycket kläder att ekipera besättningen med,som nästa dag skulle ta taåget till Sverige. Tyskarna rafsade fram någon gammal lump som de tyckte var bättre äm de slitna blåställen, som bohusfiskarna hade. På TT-nyheterna på kvällen fick flertalet av de anhöriga reda på förlisningen och att besättningen räddats. Ett dygn senare knackade det på dörren till ett hus i Dragsmark.Utanför dörren stod en skäggig man i stor kosackmössa av Krimmodell.Frun i huset trodde det var en luffare och drog igen dörren framför näsan på främlingen. Han knackade igen och förklarade att han var mannen i huset somkommithem efter att ha förlist. Trots skägg och kosackmössa fanns det plats för ett ellende och en ordentlig välkomstkram. " Slut citat.

===============

GG 26 STIG 5.3.45

Historik

Ångtrålare på 240 brton byggd 1907 vid W.Walkers Shipyard i Maryport av järn. (Ex Pennard Castle) L. 36,2 B. 6,6 Tillhörig Fiskeri AB Svea (John O.W. Nilsson) i Göteborg som 1926 inköpt Pennard Castle från Consolidated Steam-fishing & Ice Co Ltd i Grimsby, som då ägde 100 ångtrålare. Byggd 1907 för Herons Trawl Co Ltd i Swansea gick Pennard Castle 1914-18 som bevakningsfartyg för engelska amiralitetet. Stig hade en maskin från MacColl & Pollock ltd Oregistrerad. En av de bästa och mest välunderhållna ångtrålarna i Göteborgsflottan 1945. I okt 1935 fick Stig hjärtstocken bräckt underfiske Ö Skagen men bogserades till Göteborg av ångtrålaren Titania. -Den 18.8.39 i Göteborg dödades styrman Oscar Johansson av en wire som sprängdes. Om ångtrålarflottan se även Concord 16.10.44.(Se även Mats 20.7.40 & 10.3.44, Wiros 3.9.42, Skagen 10.4.45, Ocean 20.3.45 Concord 7.7.40,Uttern 20.10.44)

KRIGSKALEIDOSKOP

Mån morgon 26.2.45 kom 15 fiskebåtar från Träslövsläge 3' öst Anholt in bland 7 tyska fartyg,varav ett lasarettsfartyg, som låg stilla med flaggorna på halv stång.Stora oljefläckar och mycket vrakgods fölt på platsen, Det var en sydgående tysk konvoj från Norge som under natten attackerats av flyg och lidit stora förluster. Fiskarna bärgade bl.a 2 gummiflottar, delar av flygplan och en låda med signalanordningar. Vale införde till Träslövsläge liket av Canadensiske flygsergeanten Joseph Leo Gallipau, född 1923,som hittats flytande bland vrakgodset med brända kläder och svåra explosions-skador.Han jordfästes i Varberg fre 2.3 varvid svensk hedersvakt paraderade. Tors 1.3 fann några Haverdalsbor efter 2 dygns W storm stranden vid Haverdal översållad av vrakgods,flygplansdelar och ohyggligt stympade delar av ett okänt antal människor av vilka några tydligen varit Canadensiska flygare av uniformstrasorna att döma. Likresterna jordfästespå Harplinge kyrkogård. Under ett konvojslag norr och väster om Samsö i Kattegatt en natt sista veckan i februari 1945 sänktes 8 av 45 tyska trupptransportfartyg som varit på väg till tysk hamn från Norge.Danska rapportörer talade om tusentals dödsoffer. Ons 7.3 väcktes hela Trelleborg av dånet från luftarmadorna och eldsken och explosioner sågs från Rügen där 350 plan bombade Sassnitz. Staden var fylld av flyktingar österifrån . Över 1000 lik begravdes i 7 massgravar tors 8.3, däribland 275 kvinnor och barn som mejats ner av planens AKA-eld i låganfall mot ett flyktingtåg på färjbangården. - Tis 20.3 fann VG 120 Bolinder av Träslövsläge 7' SW hemorten en mängd vrakgods,bl.a en livboj märkt Dorotea och resterna av en styrhytt i vilken låg liket av en man i 50-60-årsåldern.Den döde kunde identifieras på ett shöfartsbevis i kavajen som skeppare Martin Huusfeldt-Sörensen på 3-mastskonerten Dorotea av Korsör. Dorotea minsprängdes 12.3 vid Hals Barre på resa Fredericia-Aalborg med last

GG 26 STIG 5.3.45

av fosfat och sjönk omedelbart varvid skepparen, dennes hustru och en jun g-man drogs med i djupet. Bästeman och en jungman räddades av ett passerande fartyg 6 timmar senare, fastklamrade vid vrakets uppstickande masttopp.- Dorotea var på 109 brton byggd 1893 av ek. - Natten till fre 23.3 min-sprängdes 4'W Nidingen ss Robert Müller av Hamburg på 985 brton som var på resa Hirtshals-Köpenhamn i barlast.Av de 24 ombv överlevde 15. 3 man kom på en flotte in till Nidingens fyrplats.Skallahamns lotsbåt gick ut och bärgade ytterligare 12 man som låg fastklamrade vid vrakgods. -Den 3.4 sköt ett DO-24-plan ner ett svenskt jaktplan som störtade brinnande i havet 2000 meter NW Sölvesborg kl 12.27. Piloten E.H.Nordlund hann sända ett radiomeddelande men hoppade aldrig.Det 2-motoriga tyska planet försvann ut över Östersjön. Nedskjutningen sågs från ett annat svenskt jaktplan ax fört av reservkapten Sven Brise. - Kl 07 den 4.4 dök ett fyrmotorigt Liberatorplan med smattrande automatkanoner ner över Skee station, 5 km SO Strömstad, varvid ett godståg sållades av kulhål, ett lokbiträde sårades i ansiktet och 5 SJ-män endast som genom ett under klarade livet hop-krupna under tågvagnarna. Planet trodde antagligen att det var över norskt område. - Den 8.4 landade fem tyska Fieseler-Storchplan och ett Junkerplan vid Ystad istället för att gå ner på Bornholm. Ett Fieselerplan sköts ner av luftvärnet och störtade ute till havs, 3 andra plan försvann med sydlig kurs. Samtliga plan hade i dåligt väder kommit helt ur kurs. -

---

Likv,nämden vol 174 Skadestånd begärt visavi Likvidationsnämnden

Stig ingick bland de 15 svenska fartyg som SKN i aug 1945 begärde skadestånd för i krav till Statens Likvidationsnämnd som förvaltade tyska tillgångar i Sverige. I pappren på UD:s Likvidationsnämndsdossier, vol 174, uppges Stig ha blivit torpederad NW Skagen 5.3.45. Skadeståndet fastställt till 131.637:95. Ing. Sten Haeger uppger i sitt värderings-protokoll 17.6.1952 att Stig mätte 250 ton, var 250' lång med 450 hkr triplemaskin. Fartygetbetydligt påkostat och förbättrat under åren närmast före krigsförlisningen och var sålunda i förhållande till sin ålder i synnerligen gott skick. Värt 115000 kr plus 20.000 för utrustning och intresse = 135000 kr.

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

RAMMAD OCH SÄNKT AV TYSK UBÅT KL 03.15 C:A 10 DISTANSMINUTER WSW HÅLLÖ FYR.

Rapport

Avgick tors 8.3.45 kl 02 från Gravarne för fiske vid Halsebanken. 6 ombv. Djupg F.& A. c:a 10'. -Rammats av utländsk ubåt kl 03.15 c:a 10'WSW Hållö fyr i laber W bris,klar sikt, någon dyning. Sjönk inom 10-15 minuter på 150 meters djup. En man lätt skadad. Egen fart & kurs: WSW, c:a 9 knop. Ubåten dök upp i mörkret sannolikt på NW kurs.

Efter avgången från Gravarne fortgick resan N om Hållö. Vid 03.30-tiden gick befh och 3 man till kojs varvid Erik Hansson stod till rors och Fridolf Karlsson var på däck. Kursen bibehölls WSW till c:a 03.15 då vi väjde för en ubåt på ungefär NW-lig kurs. Omedelbart efter det vi gjort giren dök en annan ubåt,gående akter om den första, upp ur mörkret utan ljus och innan vi hunno fatta något som helst rände den in i Wästkusts BB bog för om kollisionsskottet.Skansen vattenfylldes på ett par minuter och Wästkust sjönk inom högst 15 minuter.Eskil Berntsson lyckades ta sig ut genom hålet i sidan och komma upp på däck.Per Knutsson, som även låg i skansen,kunde först inte komma ut trots befh försök att komma in i skansen både genom dörren och genom skylightet,men kunde dörren inte öppnas på grund av vattentrycket och genom skylightet kunde inget upptäckas. Senare, då båten blev fylld av vatten,lyckades Knutsson komma upp och blev bärgad av ubåten. Under tiden hade vi blossat efter hjälp och inom kort kom fiskebåten Munktell upp långsides och bärgade oss från lillbåten. Genom signaler från ubåten förstod vi att det var något särskilt han önskade och befh rodde i lillbåten till ubåten och konstaterade att Per Knutsson var räddad och tog honom i båten tillbaka till Munktell,varefterdenna vände tillbaka till Gravarne med hela besättningen.

Väjern 12.3.45
Einar Olsson
Befh

Besättning

Skeppare Olof Einar Olsson,Väjern, 50 år (Befh på fraktfartyg & Fb sedan-16)
Fiskare Erik Arthur Hansson,Hunnebostrand, 42 år (Juni -44)
Fiskare Fridolf Karlsson, Hunnebostrand, 51 år (T. sjöss sedan barndomen)
Fiskare Per Knutsson, box 430, Gravarne
Fiskare Eskil Berntsson, Väjern
Fiskare Alfred Claesson (Namn & hemorter = SKN)

Sjöförklaring i Göteborg mån 26.3 45 kl 12

Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd

Advokat Emil Henriques för SKN.

Befh Olsson: Vid kollisionen låg han och Per Knutsson och Eskil Berntsson

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

i kajutan akter. Omedelbart efter kollisionen rusade Olsson opp på däck. Fartyget höll då på att sjunka. Knutsson tagit sig upp ur skansen föst sedan den vattenfyllts men kan inte redogöra för hur han tagit sig ut. En av männen på Munktell, Oscar Jonsson från Smögen, hade rott Olsson i lillbåten över till ubåten som tagit upp Knutsson. Knutsson, som sagt sig förstå engelska, hade förklarat att han trodde att ubåten varit tysk. Han hade fått 2 filtar att svepa om sig på ubåten. Vid militärt förhör i ks Lysekil med Befh Olsson hade man funnit att filtarna var märkta med bokstäverna G.M. En av filtarna hade Karlsson i sitt hem, den andra fanns på Munktell.

Erik Hansson: Stått till rors. Då han fick se ubåtarna i mörkret gick de i ytläge. Omedelbart efter det han väjt för den första ubåten hade Hansson sett att den hade sin akterlanterna tänd. I övrigt inte sett några ljus. De båda ubåtarna, som han endast kunnat skymta i mörkret, hade varit bland de minsta han sett. Knutsson varit mycket medtagen då han fördes över i lillbåten till Munktell. Han hade inte förstått vad ubåtsmännen sagt och trodde därför att den var tysk.

Fridolf Karlsson: Då den första ubåten hade passerat hade han sett att den hade akterlantärnan tänd. I övrigt inte sett några ljus. Kunde inte avgöra ubåtarnas nationalitet.

KK memorial 18.4.45

Fiskebåten sänktes oavsiktligt av enokänd ubåt vilken framfördes i övervattensläge med släckta navigeringsljus. Ex officio

Bo Berggström

HEMLIG

UD HP80c 3520

HEMLIGT signalmeddelande CMDV till CM, mottaget 8.3 kl 13.20

Enligt uppgift från fiskare sänktes fiskebåten Westkust från Väjern 8.3 mellan kl 02.00 och 03.00 genom kollision med en tysk ubåt c:a 10' WSW Hållö. Besättningen 6 man räddad av annan fiskebåt och ubåten.

Förhör hållet i Smögen 15.3.45 med befh & rorgängaren på den räddande fiskebåten Munktell ((Övriga förhör se SKN))

Förhörsledare & protokollförare bevakningschefen kapten G.F.Regnér, Lysekil

Befh å Munktell: Skeppare Rune Arthur Jonsson, Smögen.
Rorgängare å Munktell: Fiskare Oscar Jonsson, Smögen.

Munktells befh: Befann sig i motorrummet och varskoddes av rorgängaren att något var på tok. Han sprang då föröver till strålkastaren för att belysa vattnet runt olycksplatsen för att leta efter förolyckade. Med avsikt belyste han då och då ubåten men kunde ej iakttaga vare sig

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

flagga,nummer,märke, band eller dylikt. Då Munktell sakta passerade förbi ubåten,tyckte han att det talades tyska ombord på ubåten.

Munktells Rorgängare: Munktell befann sig på samma kusr som Wästkust och på ½'avstånd från densamma, då rammningen inträffade.Han gjordes uppmärksam på händelsen därigenom att en mellan Munktell och Wästkust gående fiskebåt - alltjämt okänd - plötsligt tände sin strålkastare en kort stund,samt gjorde en STB-gir helt runt för att sedan försvainna på sin ursprungliga kurs. Samtidigt härmed tände den rammande ubåten en kort stund sin strålkastare ävensom en del avskärmad däcksbelysning. Han ropade då ner till befh i motorrummet att något var på tok. Sedan Munktell kommit fram till olycksplatsen tände befh strålkastaren och svepte över vattnet. I samband härmed belystes då och då även ubåten som låg på 10-15 meters avstånd. Sedan besättningen i Wästkusts lillbåt tagits ombord,anropade ubåten Munktell med orden:" We have one sailor onboard." Rorgängaren var med i lillbåten över till ubåten men besättningen på ubåten var mycket tystlåten och han kunde inte uppfatta något som sades på däck. Ubåten var i storlek som våra kustubåtar,hade vass rak akterstäv och var gråmålad. Smögen 15.3.45

G.F.Regnér

Helt utanför tiden

SKN ansåg i brev till Kungl. UD 23.4.45 att " förfrågningar måtte riktas till vederbörande tyska myndigheter för att få fastställt huruvida ubåten varit av tysk nationalitet, i vilket fall ersättningsanspråk tordee böra framställas." - UD svarade 5.5.45 att UD " i nuvarande läge icke äger möjlighet att göra gällande skadeståndsanspråk i denna sak gentemot tyska vederbörande.Därest möjlighet senare skulle yppa sig ,kommer UD att återkomma till saken. Enligt uppdrag. Grafström."

UD H 2062,Fiske. Samma förhörsprotokoll som på SKN och ovan.
Samma brev från SKN som ovan.

SKNEIII vol 300

UTREDNINGSPROTOKOLL

Dagtecknade Väjern 14.3 & Hunnebostrand 15.3.45.

Förhörsledare & protokollförare bevakningschefen kapten G.F.Regnér,Lysekil.

Befh å Wästkust,Olof Einar Olsson,Väjern: Wästkust avgick från Väjern kl 02 tors 8.3.45 för fiske på Halsebanken.Sidolanternorna tända,liksom den el. topplanternan och akterlanternan. Laber W bris rådde med någon dyning samt ett intensivt mörker,dock med utmärkt sikt. Sedan Sälö Passerats kl 02.07 sattes med 9 knops fart kurs WSW. Vid -03-tiden gick befh och en man av besättningen till kojs i kajutan. 2 man hade kojat i

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

skansen förut redan vid avgången från Gravarne.Kvar på däck fanns rorgängaren Erik Hansson och utkiken Fridolf Karlsson,båda från Nunnebostrand. Omkring 03.15 vaknade de i kajutan kojade av en stöt och ett brak och skyndade omedelbart upp på däck,där befh xxx av rorgängaren meddelades att de blivit rammade. Befh frågat om mannarna i skansen kommit upp? Fått nekande svar. Befh rusade föröver och iakttog därvid en ubåts STB bog på 2-3 meters avstånd från Wästkusts BB bog samt en av mannarna i skansen äntrande in över relingen på BB bog. Befh gjort fåfänga försök att få upp skansdörren och sedan försökt att genom skylightet få tag på den i skansen kvarvaramde Per Knutsson. Då skansen nu var i det närmaste vattenfylld,uppgavs försöken och samtliga sprang akteröver och hjälptes åt att klargöra livbåten som sjösattes och alla 5 gick i den och rodde under blossning bort från Wästkust som var i starkt sjunkande tillstånd. Strax därpå kom Munktell av sxx Smögen upp vid livbåten och tog upp alla fem. Omedelbart efter ombordtagningen uppmärksammades att ubåten blinkade med en signallanterna. Tecknen kunde dock inte uppfattas men trodde sigfiskaren Oscar Jonsson på Munktell höra anrop på engelska atten man fanns ombord.Skeppare Olsson och ovannämnde Jonsson gick då i livbåten och rodde över till ubåten,varunder de tyckte sig förmärka att något bars akteröver på ubåten. Livbåten bordade ubåten på BB låring och den i skansen innestängde Per Knutsson överlämnades. Vid överlämnandet sades intet på ubåten,inte ens som svar på framfört tack meddelst handslag. I rådande mörker och på grund av stundens upphetsning kunde någon flagg å ubåten eller märkning eller gradbeteckning o.dyl icke iakttagas men ubåten var av mindre typ. Någon stund efter kollisionen hade ubåten belyst Wästkust och vattnet runt fiskebåten med strålkastare samt tänt dampad däcksbelysning, varjämte ljus förmärkts från en del ventiler.

Fiskare Per Knutsson,Gravarne: Vaknat i skansen av en stöt och ett kraftigt brak samt inströmmande vatten.Han tog sig ner på durken och försökte därifrån förgäves få upp skylightet.Att öppna skansdörren var från första ögonblicket utsiktslöst på grund av det inströmmande vattent.Inget annat återstod än att vänta tills skansen vattenfyllts,verefter han också lyckades ta sig upp till vattenytan.Väl uppe vid ytan började han ropa,såg att en strålkastare tändesoch började söka på vattnet och blev efter en stund bärgad ombord på ubåten. Här bars han uppför en lejdare,först till en plattform ,och därefter uppför ytterligare en lejdare till en andra plattform eller brygga,där han lades ner,varefter kläderna avtogos och frottering utfördes å hela kroppen som sedan inlindades i 2 filtar. Två luftvärnspjäser funnos å denna brygga bordvarts,bedömd kaliber 20 mm och enkelxxxxxx pipiga. Besättningen var iförd pälsar,stövlar och stålhjälmar. En man hade båtmössa men mössmärket kunde ej iakttagas, liksom ej heller andra gradbeteckningar. Då en av besättningsmännen på danska med stark

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

brytning frågade Knutsson varför han inte hade skor på sig,syntes han ha svårt att förstå Knutssons svar varför Knutsson medelst tecken visade att han sovit. Härvid yttrade en annan närstående besättningsman :" Åh, schlafen." Knutsson absolut säker på att det inte var engelska som talats ombord på ubåten då han någorlunda väl klarar detta språk. Han visste inte vilket språk det kunde ha varit. Knutsson varit insvept i en filt då han gick över i livbåten och har nu denna filt i sin ägo.Den är märkt med 2 bosktäver , gula. otydliga, möjligen G.M.

Fiskaren Erik Arthur Hansson, Hunnebostrand: Tagit emot vakten kl 02.07 den 8.3 tvärs Sälö och styrde sedan kurs WSW, fart c:a 9 knop. Intensivt mörker menmycket god sikt. Någon dyning. Utkik för aatten sattes samtidigt .(Fridolf Karlsson). Vid 02.30-tiden gick ben och en man till kojs i kajutan sedan de avhjälpt ett kopplingsfel på motorn. Samtidigt med utkiken upptäckte Hansson något efter kl 03 en förskärmad ubåt utan lanternor strax på BB bog på 50-100 meters avstånd och på ungefärlig kurs NW. Hansson lade omedelbart över rodret till BB-gir för att gå akter om ubåten.Sedan Wästkust påbörjat sin undanmanöver tände ubåten sina lanteronor,även akterlanternan.Efter undanmanövern återtogs kursen så hastigt som möjligt succesivt till WSW för att hålla nära ubåtens akterskepp. Någon minut efter kursens återtagande kändes en hård stöt och ett kraftigt brakande hördes varvid Wästkust girade och krängde över hårt STB. Platsen torde ha varit c:a 10 à 12 distansminuter WSW från Sälö. Inga som helst ljus syntes å det rammande fartyget som visade sig vara en annan ubåt som efter kollisionen låg stilla ungefär Parallellt med Wästkust på några meters avstånd. Wästkust hade rammats i BB bog mellan vantet och förliga pollaren. Ubåten måste ha rammat på en kurs akter om tvärs. Alla Wästkusts lanternor lyste klart ända tills hon sjönk. Hansson inte kunnat iakttaga några som helst nummer,märken eller annat anmärkningsvärt å ubåten som ibland helt flyktigt belystes av Munktells strålkastare då denna båt sökte efter Wästkusts livbåt.

Fiskare Fridolf Karlsson: Instämt i rorgängarens berättelse.Sedan den första ubåten passerat hade Karlsson stått på helspänn. Ubåten var av mindre typ och mycket mörkt målad.

Assurans

De 6 männen på Wästkust förlorat effekter för mellan 531 och 726 kr som SKN 24.4.45 förklarade sig villigt ersätta ex Gratia med 500 kr per man eller med 3000 kr. (Förlusten uppgått till 3620:-)
SKN ersatt totalförlust 4.4.45 med 135.800 kr ochden 2.5 effekter 3171:60.

Stort jobb om en filts ursprung 1952-1955.

SKN i likvidation nedlade åren 1952-55 ett stort arbete på att söka få klar-

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

het i om ubåten varit tysk eller ej, i akt och mening att erhålla gottgörelse via Likvidationsnämnden.Härvid fanns att tillgå som enda bevismaterial den filt Knutsson fått med sig från ubåten. Det hela utmynnade i att det inte genom filten kunde anses bevisat att ubåten varit tysk. SKN skrev till UD 23.4.45:" Det synes sannolikt att ubåten varit tysk, även om detta inte med säkerhet kunnat fastslås." - Den 22.7.54 skrev SKN till Likvidationsnämnden:" Att ubåten skulle tillhört en annan nation än den tyska är väl praktiskt taget uteslutet, då vid tiden ifråga endast tyska ubåtar opererade i vattnen ifråga." - Bokstäverna på Knutssons filt var 1954 så gott som utplånade efter 9 års tvättningar.Knutsson lånade ut filten till SÅAF i sept -54 för vidare befordran till Statens Kriminaltekniska Anstalt och Svenska Textilforskiningsinstitutet på Chalmers i Göteborg,vilka inte kunde fastställa att filten var tysk. -Korvettenkapitän a.d Max Doflein i Hamburg meddelade i sept 54 SKN att han frågat flera f.d Marineoffiziere om innebörden i bokstäverna G.M. och dessa hade förklarat att Yska Marinens utrustningsartiklar skulle vara märkta med antingen"Kriegsmarine" eller med en stämpel utvisande en tysk örn med rakt utsträckta vingar och bokstäverna: " K.M." under vingarna.

Henriques till Ass.direktör Nils Rogberg i SÅAF 2.11.54

...Något tvivel om att ubåten var tysk kan knappats föreligga hos förnuftigt folk, men Likvidationsnämndenär ju som bekant inte sammansatt av dylikt folk utan av justitierådet Lawski. Jag blir arg bara jag tänker på Likvidationsnämnden, men är samtidigt glad över att Lawski i varje fall icke placerades i SKN.Jaghar blivit tvungen anlita Odhelius för alla ärendena i Likvidationsnämnden och han arbetar som ett djur för att anskaffa all den utredning Likvidationsnämnden kräver och som både han och jag vet att man icke kan erhålla. Men Odhelius arvode får verkligen SKN betala. Det är nog med att jag betalar portokostnaderna för den mängd fullkomligt onödiga brev som dagligen utgå. Din tillgive

Likvidationsnämnden,Kanslichef B. G.Beskow,till SKN 7.9.54

Av utredningen i ärendet framgår att bokstäverna å ifrågakomna filtar varit svårläsliga. Måhända är sålunda icke uteslutet att desamma vid en närmare granskning kunna befinnas utgöra K.M.,såsom av Eder angivits såsom en förkortning för ordet Kriegsmarine. Framhållas må att bokstäverna kanske äro av tysk typ och att detta eventuellt bidragit till en feltolkning.

Avslag

30.9.1954 avslog Likvidationsnämnden SKN:e ersättningskrav ur de tyska tillgodohavandena i Sverige " emedan det icke kan anses styrkt att ubåten var av tysk nationalitet."

===============

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

Fiskare Eskil Berntsson,Väjern, berättar 1975.

Jag låg och sov i skansen när jag vaknade vid en dov smäll. Precis som om vi gått på ett isberg. I nästa ögonblick åsg jag stammen på en ubåt.När ubåten backade kröp jag ut genom hålet i Wästkusts bog. På däck satte man ut en livbåt. Ytterligare en man, "Majse-Per", sov och vi lyckades inte väcka honom. Under tiden tog Wästkust snabbt in vatten. 5 man gick i livbåten i mörkret, och togs upp av Munktell från Smögen. Efter en stund kom en ubåt upp långsides. På däcket låg Majse-Per. Han hade vaknat och krupit upp genom skylightet på Wästkust, Soldater i gröna hjälmar och med xxxxxxx bajonetter petade på honom. Vi räckte fram händerna för att tacka tyskarna för att de räddat honom men ingen tysk tog våra framräckta händer. Allt som allt var det 4 tyska ubåtar kring oss."

"Dom hade inget val" (Bohusläns Museum -85)

Eskil Berntsson ,Väjern,berättar 1984.

Det var den 8.3.45.Vi hade gått hemifrån tidigt på morgonen och var på väg till Halsebanken för trålfiske. Finte väder, 8 grader kallt. Vi var ett 10-tal båtar i sällskap. Kl var 04 och det var mörkt när vi mötte en ubåt när vi gått 1½ timme W från Hållö. Detvar en ubåt i ytläge och han som stod tillrors såg lanternorna och väjde. I samma ögonblick var tydligen an annan ubåt på väg upp och som ingen kunde se.Jag låg i kojen och hade somnat när båten skakade till som om den gått på grund. Jag hoppade ur kojen och upp på däck. 2 man var i full färd med att göra loss livbåetn för vi såg ju att Wästkust tog in vatten väldigt fort. När livbåten var sjösatt och kamraterna i den ,kom jag helt plötsligt att änka på Majse-Per, Per Knutsson. Han hade ju också legat och sovit och han var inte bland de andra. Jag visste att han sov väldigt hårt. Jag sprnag till kappen och skrek så mycket jag orkade :" Per! Per!" Men inte ett ljud från skansen och båten sjönk allt djupare. Då ropade de andra till mig:" Du måste komma nu!" - -"Nej, vi måste få Per med oss!" - "Om vi stannar längre blir vi här allihop när ekan dras ner i suget! Vi måste bort från båten!" - Jag tyckte det var fruktansvärt att lämna Per i sticket,men vad skulle vi göra? Vi visste inte ens om han levde. Så jag hoppade i livbåten och vi rodde iväg innan Wästkust sjönk. Den ena ubåten,troligen den som rammat oss, låg kvar och lyste runt vattnet med 4 strålkastare.Vi rodde mot den och då ropade en svenskatalande ubåtsman:" Vi har en svensk man ombord här!" Vi rodde in till ubåten och gick ombord. Marinsoldater med hjälmar på pekade på fördäcket och där, inlindad i en filt,satt Per Knutsson. Vi begrep ingenting. Sedan berättade Per hur det hade gått till. Han hade vaknat först när vattnet nådde honom i kojen.Han slängde sig ut i vattnet som hastigt fyllde hela skansen.I samma ögonblick öppnade sig skylightet,troligen pressat

LL 962 WÄSTKUST 8.3.45

uppåt av luften i skansen då vattnet steg. Som väl var,var det inte fasthakat Per kom utanför båten och råkade hamna i stålkastarljuset från ubåten och de plockade upp honom med detsamma. Munktell av Smögen, som var närmast oss, tog oss ombord allihop och körde hem med oss. "

Historik Eget

Motorfiskebåt på 45 brton byggd 1944 i Ystad av ek och furu. 175 hkr motor. L. 17 B. 5,7 Ägd och förd av Skeppare Einar Olsson i Väjern. Levererad i juli 1944. Egentlig ägare till båten var AB Båttjänst,Norr Mälarstrand 78, Stockholm, men Olsson var satt som huvudredare. Försäkrad för 135000 kr i Ägir,Sthlm och i SKN. Nybyggnadspris 1944 exkl redskap 125.000:- kr Enligt Sten Haegers värderingsprotokoll 17.6.52 i anledning av att SKN hos Likvidationsnämnden begärde ersättning för Västkust med kr 138417:10, uppgavs Västkust ha haft en 150 hkr Bolinders råoljemotor.

OSRIC 8.3.45

SKADATS AV OTALIGA SJUNKBOMBSFÄLLNINGAR I KONVOJER I ENGELSK KUSTFART

Journal

Sön 4.3.45 kl 17.25 avgått från Plymouth och ankrat kl 18 i Plymouth Sound
Mån 5.3 09.30 avgått i konvoj.
Tors 8.3. Eskortfartygen upprepade gånger fällt sjunkbomber i Osrics närhet. Svåra skakningar. Kl 23.35 anlänt till Workington .

Göteborg 22.9.45

Åke Palmquist, 1e styrman
Emil Östberg, Chief
Orvar Brandt, Befh

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 10.8.45 besiktigat krigsskadorna vid Lindholmens varv i Göteborg. "Fartyget otaliga gånger 1940-45 varit utsatt för stora påfrestningar genom sjunkbombsexplosioner i konvoj."

Bordläggningen: 29 plåtar rikats, 3 förnyas, 3 svetsas.
Slingerkölarna riktas. 19 spant & kontraspant STB riktas liksom 10 bulbspant akter. 32 spant och kontraspant BB riktas liksom 10 bulbspant akter.
Bottentankarna: Ny cement,reparation av slagbrickor etc.
Midskeppshuset: 9 plåtar riktas i salongshusets skott liksom 13 skottstag.
Ventiler: 7 ventiler i akterskansen förnyas samt ett glas i poopskottet och ett i timmermansboxen, ett i lamprummet,ett i backskottet.
Dörrar: 11 st dörrar med karmar midskepps repareras, en dörr förnyad
Möbler i hytterna repareras,liksom panel i maskinisthytterna.
Båt-& bryggdäck: 1065 löpmeter drives och beckas.
På kommandobryggan drives 228 löpmeter däck.
På poopdäck 69 löpmeter.
Reparation av Cederwallsboxen,ankarspelet, elsystemet etc
Kostnad 96616:-
Osric låg vid Lindholmens varv i Göteborg 10.8- 27.10.45 varunder även arbeten för rederiets räkning för 351923:- utfördes.

Assurans

SKN 23.3.46 till SÅAF 93088:92

Eget

Data

Lastångare på 1550 brton byggd 1919 i Limhamn av stål.& Ex Rymmen,Motala Ström) L. 77 B. 11 Tillhörig red AB Walhall (I.W,Winck) i Hälsingborg. 2285 dw. Gick utanför spärren april 40-aug 45. Ingen historik

Krigshaverier

28.3.40, 27.1.42, 16.5.43,8.3.45

GG 390 DALARÖ 9.3.45

TVÅ ÖVERLEVDE DÅ DALARÖ SPRÄNGDES I NYUTLAGT TYSKT MINFÄLT 26′ NW SKAGEN.

Sammanfattning.

Under trålfiske på bankarna NW Skagen och med 7 lådor sill och 2 lådor blanc fisk i rummetkom Dalarö fre middag 9.3.45 tillsammans med flera andra båtar, bl.a Cyrene av Hönö och Beatrice av Göteborg, in i ett nyutlagt tyskt minfält 26′NWtW Skagens fyr, på lat N 57°56′-long 0.9°57′.Hemtagning av trålдäcken pågick men man kände på Dalarö i trålwirarna att det låg förankrade minor överallt .Då kl 14.45 en mina dök upp i vattenbrynet 50 meter föröver väjde Dalarö,endast för att träffas av en annan mina som kreverade midskepps och sprängde båten i två delar strax akter om förmasten.Samtiidgt exploderade en mina vid akterskeppet sedan den kommit in i trålen och Dalarö begravdes av vatten,rök,sot och spillror. Aron Andersson och Stig Corneliusson slungades från fördäcket ett 20-tal meter ut i vattnet medan skepparen Arvid Andersson i styrhytten,hans bröder Axel och Levin Andersson samt Karl Olof Karlsson förintades vid sprängningen.De 2 som slungats bort från fartygetklamrade sig omtöcknade fast vid Dalarös förstäv som var synlig i 20 minuer och undsattes så fort sig göra lät av Beatrice som legat 500 meter akterx om Dalarö och som kapade sin trål. Beatrice vågade inte ligga kvar i minbältet ochinga spår syntes av de 4 saknade,varför Beatrcie satte kurs hemåt och kom till Knippla kl halv två den 10.3. Från Beatrice såg man strax innan explosionerna att några vinkade åt dem från Dalarö som tecken på att en mina upptäckts. Dalarö sågs väja undan och Beatrce började själv gira österut då de 2 explosionerna kom i snabb följd. 2 män sågs flyga genom ~~exp~~ explosionsmolnet ett 10-tal meter rakt upp och sedan falla ner i vattnet. Beatrcie kapade sin silltrål och styrde mot Dalarös ännu synliga förstäv där de 2 klamrade sig fast. De var ~~x skoot sekk hekk oskadade xxx~~ svårt chockade, och hade fått kontusioner o.a skador.

KK,SKN m.fl

Besättningen

† SkeppareArvid Julius Andersson, Hönö Röd, 11.3.10 } -gift.3 barn. Bröder
† Fiskare Levin Ivar Johannes Andersson, Hönö Röd, 23.6.28 }
† Fiskare Axel Martin Andersson, Hönö Röd, 22.5.91 -hustru, 4 barn.
† Fiskare Karl Olof Karlsson, Grundsund, 1.4.15 -hustru, 2 barn.
* Fiskare Aron Andersson, Hönö Röd, 50 år, farbroder till Arvid och Levin
* Fiskare Stig Corneliusson, Hönö Röd, 27 år, på Dalarö sedan 1938.

Stig förlorat sin far med Mode 31.5.40

Arvid & Levin var söner till ~~xxxx~~ medredaren Johannes Andersson,Hönö Röd.

KK Sb vol 96

Rapport

Avgick Hönö kl 21 tors 8.3.45 till fiskeplatsen NW Skagen.Djupg F 7′- A.9′ 6 ombv. Barlast 18 ton sten, järn och cement.

GG 390 DALARÖ 9.3.45

Minsprängd kl 14.45 fre 9.3 .Slets av ungefär på mitten ,akterskeppet sjönk genast,förskeppet efter c:a 20 minuter. 4 dödade, 2 skadade. Klart väder. Vind c:a 7 sekundmeter. - Skepparen stod i styrhytten, utkiken på däck för om masten. - Dalarö kom fram till fiskeplatsen kl 06.30 den 9.3 och satte genast ut trålen som drogs i 1½ timme .Sedan den tömts gjordes ett nytt tråldrag kl 09 och pågick i ungefär en timme 45 minuter.Det tredje tråldraget påbörjades vid 13-tiden och kl 14.45 gjordes klart för att hala in trålen. Därunder förmärktes att något ovanligt fastnat på wiren.Några ögonblick efter denna iakttagelse inträffade en våldsam explosion varvid båten slets av ungefär på mitten. De båda överlevande Aron Anderson och Stig Corneliusson räddades av GG 55 Beatrice av Göteborg,skeppare Helmer Olsoon, Källö-Knipplan. Hönö Röd 14.4.45

Aron Andersson

Sjöförklaring i Göteborg mån 16.4.45 kl 14

Sakkunniga: Lotsdirektör K.P.Kullander & Hamnkapten Sven Lundmark.

1) Kan positionen vid tiden för olyckshändelsen närmare angivas?

Advokat Mårten Henriques för SKN.

Medredaren Johannes Andersson: Själv skeppare på Anna av Hönö Röd med vilken han legat och fiskat NW Hirtshals den 9.3. Hade ungefär kl 09 sett Dalarö för sista gången på något avstånd. Vattendjupet var 55 meter men positionen kan han ej närmare angiva. Förlorade sina 2 söner Arvid och Levinmed Dalarö.

Aron Andersson: Stod ungefär midskepps om BB vid explosionen.För att man skulle få tillfälle att hala in trålen hade Dalarö legat under svängning från NW till NO. Den exploderande minan tydligen inte fastnat på någon av wirarna. Han antog att Dalarö törnat på en förankrad mina som exploderat under motorrummet akter. Vid tillfället låg Beatrice 700-800 meter SO om Dalarö och vid 15-tiden blev han räddad ombord på Betarice. När han kom ombord hade man på Beatrice lagt ut loggen. Andersson hade gått under däck och efter ett par timmar hört besättningen säga att nu hade Beatrice Skagens fyr tvärs. Beatrice därefter med 7-8 knop satt kurs på Pater Noster och kommit till Källö-Knippl vid 02-tiden på natten.Loggen hade då visat 78'. Andersson hade inte tagit någon befattningmed Dalarös navigering och kunde därför inte ange positionen vid olyckan.

Stig Corneliusson: Stått vid förmastens STB vant.Vet bara att Dalarö var W om Skagen. En stund före explosionen hade man på Dalarö fått syn på en mina föröver och därför ändrat kurs i nordlig riktning. Därefter känts som om en mina fastnat på trålwiren och strax därpå kom explosionen

---

KK Memorial 7.5.45

Minsprängning. Under förutsättning att Dalarö verkligen icke uppehållit

GG 390 DALARÖ 9.3.45

sig längre västvart än ett 40-tal sjömil väst Skagen ,har fartyget av allt att döma råkat in i något av de krigförande minerat område vilket icke notifierats de svenska myndigheterna. De båda överlevande besättningsmännen äro nämligen övertygade om att Dalarö sprängts i luften av en föránkrad mina.

Ex officio
Bo Bergström.

SKNEIII 334

Mårten Henriques,Gtbg 16.4.45 till SKN

Angående Dalarös sjöförklaring,som jag bevistade idag, får jag meddela att vid densamma inställdes sig den ene delägaren i båten jämte de 2 räffade besättningsmännen. Delägaren, som var far till tre av de vid Dalarös minsprängning omkomna, tjänstgjorde själv som skeppar epå fiskebåten Anna. På olycksdagens morgon hade besättningen på Dalarö och Anna länge samtalat med varnadra innan de begivit sig ut på fisket. De hade emellertid denare begivit sig till olika fiskeplatser,Dalarö längre västerut än Anna,varför delägaren i Dalarö saknade kännedom om olycksplatsens läge. Denna kunde inte heller de båda besättningsmännenlämna någon ordentlig upplysning om. Det fartyg, på vilket de blivit upptagna, Beatrice av Knippla, hade på hemresan haft loggen ute hela tiden och denna hade visat att Beatrice vid kursändring ar vid Skagen och Pater Noster gått 78′från olycksplatsen till Knippla, motsvarande en tid av c:a 11 timmar. De voro båda av den uppfattningen att sprängningen vållats av en förankrad mina.Några ögonblick innan explosionen hade man kunnat se ochkänna att något fastnat i trålen. Det var emellertid inte detta "något" ,vilket också förmodades vara en mina, som vållade sprängningen,enligt vad de räddade förmodade. Beatrice hade legat på 800 meters avstånd från Dalarö. Beatrices besättning, liksom Dalarös, hade varit övertygad om att de inte varit för långt västeröver.Ingen av de idag hörda hade någon gång i år sett de blågula prickar,som här i Göteborg tillverkats,och enligt vad lotskapten Kullander uppgav, i år skulle ha av tyskarna utsatts för att markera av dem tillåten västgräns för fiskarna.

Högaktningsfullt

Assurans

SKN ex Gratia utbetalat 3000 kr för effekter till de 4 sterbhusen och de 2 överlevande, d.v.s 500 kr per person. Detta belopp utbetalades 155.45 tillsammans med totalförlustersättningen = totalt 73000 kronor. inkl redskap.

SKN vol 317 Beatrices rapport till SKN

GG 55 Beatrice av Gtbg befann sig fre 9.3.45 kl 14.45 c:a 78′W Pater Noster och hade silltrål ute på c:a 275 famnar wire. Cirka 500 meter föröber befanr sig GG 390 Dalarö under fiske. Vinden var W 8-10 sek.meter med överspolning.

GG 390 DALARÖ 9.3.45

Skeppare Reinhold Olsson lade just märke till att Dalarö girade STB hän och att besättningen vinkade till Beatrice. Några ögonblick senare inträffade en explosion och Dalarö försvann helt i explosionsmolnet.Vi såg 2 man på Dalarös förskepp som ropade och viftade till oss. Vi kapade omedelbart vår sillträl och satte högsta fart mot Dalarös ännu flytande förskepp. Då vi kommo fram fanns endast 2 man att bärga. Vi överblickade området,men på uttalanden av de 2 överlevande att ingen av de övriga 4 männen ännu kunde finnas kvar,vågade vi inte ligga kvar i minbältet utan stävade med högsta fart mot hemorten. Förutom redskapen förlorade vi vår just påbörjade fiskeresa då vi anlänt till fiskeplatsen samma dag och endast hunnit med 3 kast,

SKN ersatt till fullo 31.5.45 med kr 2331:70

HEMLIG

UD HP80c 3520

HEMLIGT signalmeddelande CMDV till CM,mottaget 12.3 kl 14.30

Befh J.Simonsson å LL 66 Sylvia av Grundsund rapporterar att han 9.3 kl 14.00 under trålfiske öst Skageracksspärren på ungefärlig N 57 48′ - O.9 35′ observerat 2 förankrade minor,den ena med hornen i vattenytan,den andra 2 meter under ytan. Ungefär saåtidigt hade en båt från Gravarne fått en mina i trålen i närheten av ovan angiven position. Denna båt meddelade närmast liggande båtar vilka alla därefter drogo sig längre ostvart . Kl c:a 17.30 minsprängdes c:a 4′väst Sylvia fiskebåten Dalarö av Hönö Röd.Sylvia befann sig då ungefärligen å lat 57 52′- O.9 41′. En del av Dalarös besättning bärgades av Beatrice av Göteborg. Fiskarna ha varnats genom min försorg.Sylvia fick reda på Dalarös minsprängning först efter sin ankomst till Lysekil.

((Ovanstående ligger i mapp c/252 Sylvia i vol 3520))

FÖRHÖRSPROTOKOLL.

Protokoll 23.3.45
CMDV

Förhör med Aron Andersson från GG 390 Dalarö

Närvarande: Kommendörkapten A.Bergman
Fiskaren Aron Andersson.

Aron Andersson meddelade: Dalarö hade gått från Hönö Röd 8.3 kl 21.00 till den vanliga fiskeplatsen N.Skagen. Börjat fiska med trål omkring kl 07.00 9.3. Navigeringen sköttes helt av skepparen Arvid Anderson som förolyckades vid tillfället. Andersson sade sig därför icke kunna angiva exakta positionen för minsprängningen,men tror att det var på Halsebanken på grund av att han hört att djupet motsvarat djupet å denna bank.Andersson hade sett en hornminaå vattenytan c:a 150 meter syd om båten under det sista draget för dagen.Då trålen drogs var kursen ungefär väst. För att ta hem trålen hade Dalarö girat STB hän och hade hunnit till ungefär NO då minexplosionen inträffade.A. trodde att minan tagit ungefär mitt under maskinrummet.Fiske-

GG 390 DALARÖ 9.3.45

båten Beatrice,en av de båtar som uppehöll sig i närheten, bärgat Andersson och Stig Corneliusson. Den senare är sjuk och sängliggande f.n och kan ej höras.Andersson hört av besättningen på Beatrice att ännu en mina sprängts omedelbart efter den mina som Dalarö förolyckats på. Andersson hade inte själv kunaat observera detta, men trodde att Dalarös trålwirar kommit åt den senare minan.

Nya Vervet 23.3.45
Axel Bergman
Bc 11.

Förhör med skeppare Granberg på Fb Beatrice. Protokoll 21.3.45
Närvarande: Löjtnant I.Berglund CMDV.
Fiskeskeppare Granberg.

Granberg meddelade att han var skeppare på Beatrice och att han vid det tillfälle då Dalarö minsprängdes befann sig på trålfiske c:a 25′ i bäring NWtW från Hirtshals fyr.Dalarö befann sig c:a 600 meter NW Beatrice och var likaledes sysselsatt med trålfiske. Öster om Beatrice befann sig fiskebåten Cyrene samt Patricia på c:a 2′avstånd. Kl 14.45 observerades att Dalarö minsprängdes och iakttogs 2 överlevande på en vrakdel vilka togs upp av Beatrice. Av övriga besättningsmän syntes inte ett spår.Några minor observerades inte,men de 2 överlevande sade sig ha sett ytterligare en mina på den plats där minsprängningen skett,strax innan Beatrice kom till undsättning. Omedelbart efter bärgningen av de 2 skeppsbrutna sattes kurs hemåt. Kursen var $O\frac{1}{2}N$ eller OtN i c:a 45′, därefter OtS tills Hamneskärs fyr siktades rakt i öster,varefter kursen ändrades i enlighet därmed. Loggen utvisade vid passerandet av Hamneskärs fyr 78 sjömils distans från den plats där olyckan skett.Enligt gjorda beräkningar skulle olycksplatsen vara N 57° 41,5′ O 8° 7′. Granberg sade sig med bestämdhet veta att olycksplatsen var belägen öster om den av tyskarna dragna linjen som begränsar det tillåtna fiskeområdet. Granberg sade sig vara övertygad om att minorna voro förankrade. Ett par dagar efter Dalarös förolyckande observerades från Beatrice en mina ett par sjömil öster om olycksområdet.Minan låg strax över ytan och vajade tydligt i strömmen,varför det inte torde vara något tvivel om att den var förankrad.

Nya Varvet 23.3.45
E.Berglund
Löjtnant.

Kommendörkapten Axel Bergman i brev till CM,Nya Varvet 29.3.45

"Dock torde alla angivna båtar hava befunnit sig öster om den linje som av vederbörande myndigheter angivits såsom ostgräns för det spärrade området."

================

GG 390 DALARÖ 9.3.45

Dalarö minsprängdes 9.3.45 c:a 26´NW Hirtshals och NO de s.k Robbebergen.

Skeppare Helmer Olsson på Beatrice av Knippla berättar 1984.

Förutom Beatrice låg Cyrene av Hönö och Skogland av Grundsund i närheten.. Skogland drog innerst,så kom vi och därefter Dalarö. Vi stod på däck och tittade på Dalarö som släpade sin trål c:a 400 meter ifrån oss,och en av pojkarna sade:" Det är allt bra mycket snyggare med gaffelsegel än med snedsegel." Precis som han sade det, så small det! Två minor exploderade alldeles efter varandra och detonationen var en fruktansvärd syn. Med mejsel, slägga och yxor kapade vi bägge trålwirarna så fort som möjligt och gick upp mot platsen.2 man stod på Dalarös förskepp som fortfarande flöt liksom båtens ena låring och någon oljetank. Runt resterna av skrovet flöt delar av masten och andra delar av riggen,så det var rätt besvärligt att komma intill skrovresterna, men det gick bra och vi fick ombord Aron Andersson och Stig Corneliusson.Sedan låg vi där ganska länge och letade men kunde inte finna annat än vrakgods.Cyrene hade fått motorstopp då hon skulle skynda till hjälp och det var inte så lätt för dem att få igång motorn igen när vi körde med skifferolja eller tjärolja. Eftersom Cyrene var från samma plats som Dalarö,bad vi dem att gå till Anna av Hönö som fiskade inte långt därifrån och meddela skeppare och ägaren på Anna att hans son Arvid och broder Levin förolyckats.Vi fortsatte sedan hem med de räddade. Redskapen hade vi ju kapat ifrån oss. Då vi kom hem till Knippla ringde vi till komminister Franck på Hönö som fick det tunga ansvaret att meddela de närmaste därhemma.Därefter gick vi till Öckerö och satte iland männen på en brygga där det inte fanns enmassa människor,som det alltid var i hamnarna. De tog taxi hem därifrån.

Dagens Nyheter sön 11.3.45

(Utdrag) Aron Andersson stukat ena foten och ena axeln och måst söka läkare för blessyrer i huvudet.Stig Corneliusson fått ett sår vid ena ögat och en kontusionsskada i huvudet.Ingen av skadorna var avsvårare beskaffenhet.

Historik Eget

Motorfiskebåt på 55 brton byggd 1938 i Bohuslän av ek/furu. Oregistrerad. L 16,8 B. 6 Förd av huvudredaren skeppare Arvid Julius Andersson i Hönö Röd som omkom .liksom delaägaren Levin Andersson. Tredje delägare var Annas skeppare ohannes Andersson ,fader till Arvid och Levin. Beskjuten 11.10.40 och den 6.4.41 var Dalarö bland de 10 fiskebåtar som kapades av tyskarna och hölls fångna i ett par månader. Den 5.8 44 minskadad.

Se Dalarö 11.10.40 , 6.4.41, 5.8.44.

LL 949 GUNNAREN 12.3.45

NATTLIGA SKOTTSALVOR FRÅN FLYGPLAN MOT FÖRANKRAD FISKEBÅT NW HIRTSHALS.

Bevakningschefen Lysekil
Avg den 26.3.45
D.N:r H OP G:33 Till Chefen för Västkustens Marindistrikt.

(H) HEMLIG

Protokollet fört vid utredning som hållits i Fisketången 23.3.45 med anledning av LL 949 Gunnarens beskjutning 12.3.45.

Närvarande i egenskap av:

Förhörsledare & protokollförare:Bevakningschefen,kapten G.F.Regnér.
Befälhavaren å LL 949 Gunnaren:Skeppare Karl Henry Hellgren,Fisketången.
Delägare i Gunnaren och besättningsman ombord: Fiskare Helge Hellgren, Fisketången.

Befh å Gunnaren, skeppare Karl Henry Hellgren, förmälde:

Att LL 949 Gunnaren 5.3.45 kl 22 avgick från Gravarne för snurrevadsfiske ost Skageracksspärren,där fiske sedan bedrevs till ons 14.3 kl 13 då kurs för återfärd sattes mot Hållö.
Att Gunnaren natten till 12.3 befann sig till ankars å 90-meterskurvans gräns till större djup (lodat djup 90 meter) i beräknad NW bäring från Hirtshald.
Att vid tillfället styrhytten var upplyst men att f.ö inga ljus funnos ombor
Att besättningen befann sig i skansen.
Att kl 01.30 samtliga i skansen hörde att ett flygplan närmade sig båten.
Att befh härvid beslöt tända arbetsljusen på däck,men att detta inte medhannsförrän en kort eldskur med kulsprutor avgavs från planet.
Att någon beskjutning av fiskebåten troligen ej torde ha förelegat,då inga som helst skotthål eller dylikt kunde iakttagas.
Att då ingen mera eld öppnades gick besättningen upp på däck där samtliga arbetsljus tändes.
Att flygplanet efter några minuter återvände varvid samtliga ombord åter begåvo sig under däck.
Att flygplanet även denna gång avgav endast enkort eldskur som ej heller nu torde ha varit riktad mot fiskebåten.
Att flygplanet därefter försvann.
Att Gunnaren dagen efter kl 13, å samma plats, var sysselsatt med utläggning av snurrevaden och därvid befann sig c:a 1000 meter från sin ankarboj.
Att befh därvid fick se ett stort vattenuppkast,tydligen efter bombfällning på andra sidan bojen från fiskebåten räknat,och på ett bedömt avstånd från bojen av 1000 meter.

Forts

LL 949 GUNNAREN 12.3.45

Att strax härefter ett flygplan,som kom från solritningen,iakttogs närma sig på låg höjd och passera strax intill Gunnaren.

Att Några av besättningsmännen härunder vinkade till flygarna med fisk och blev denna hälsning hjärtligt besvarad.

Att flygplanet var mycket stort och försett med engelska nationalitetsbeteckningar.

Att flygplanet sedan icke återväden.

Vidare förekom ej.
Fisketången 23.3.45
F,Regnér
Bevakningschef.

"Dom hade inget val" 1985

Uppgifter givna i boken av författaren Georg Åberg.

"Vid ett tillfälle hade man (Gunnaren) fiskat fullt och var på hemväg. Det var i april 1945 strax innan kriget tog slut,Han(Skeppare Henry Hellgren) kan inte ange dagen exakt men minns att man i radion hörde om hur fiskebåten Ramona av Fisketången blivit sänkt i Östersjön.Denna händelse inträffade den 11.4.45. Utanför Norska sydksuten kom ett plan och fick syn på Gunnaren trots att detvar mitt i natten. Plötsligt såg man hur planet öppnade eld och det gällde att ta betäckning så gott detgick,men den här gynnaren nöjde sig med denna slava och fortsatte sedan sin kos. Ingen blev skadad ombord men båten bar märken av äventyret. Bland annat hade mesanmasten skjutits av .Egentligen visste man inte det genast,men det visade sig då båten rullade. Då gick masten av och föll överbord."

Historik Eget

Motorfiskebåt på 61 brton byggd 1944 vid Djupviks varv av ek och furu. 180 hkr Skandiamotor. Huvudredare skeppare Henry Hellgren i Fisketången med bröderna som delägare. Gunnaren var beställd av AB Båttjänst i Sthlm men bröderna Hellgren fick överta kontraktet sedan de den 5.8.44 förlorat sin förra Gunnaren genom minsprängning, och nya Gunnaren gick ut på sin första resa 2.11.44. Nypris 120.000 kr plus 10.000 kr för redskap och utrustning. 1948 såldes Gunnaren till Johan Karlsson på Vrångö och fick namnet Neptun. Bröderna Hellgren köpte i juli 52 Tarantella av Göteborg på 75 brton byggd 1948 i Bovallstrand som fick namnet Gunnaren. (Se 30.8.56)

MAGNE 14.3.45

TOG 10 MAN MED I DJUPET, TORPEDERAD AV U-714 I ENGELSK KUSTKONVOJ.

Rapport

Avgick Liverpool ons 28.2.45 destinerad till London via Aberdeen för lossning, Dundee för lastfyllnad och Methil för bunkring. Rumslast:1525 ton styckegods (fullstuvat). Djupg F. 14'- A 16'8" 21 ombv.
Sänkt ons 14.3.45 c:a kl 14 på lat N 53 30'- 0.3 0" N.vind, något toppig (Felaktig position se sid 7) sjö, halvklar luft, sikt 6-7 dist.minuter. Ie styrmans vakt. Utkiken patrullerade på däck. Fartyget blev sprängt varvid akterskeppet så gott som skildes från övriga deleen av fartyget. 10 dödade. Matros Jörgensen skadad i ena benet.Sjönk på c:a 35 famn. vatten. Alla skeppspapper förlorade. Livbåtarna förts utsvängda. Livräddn.utrustn. inspekterad aug 44 i L-pool.

Befh rapport

Efter bunkring i Methil avgick Magne därifrån kl 9 ons 14.3 i konvoj. Följde den föreskrivaa routen. Passerade vid middagstid St.Abbs Head. 2e styrman hade vakten under f.m. Under denna tid fällde eskortfartygen ett flertal sjunkbomber. Kl 12.30 övertog Ie styrman vakten på bryggan. Kl Kl 13.28 passerades boj 21D. Farten var 8½ knop. Kl 13.55 inträffade en våldsam explosion akteröver vid rum 4 varvid en häftig skakning kändes i fartyget och last, luckor, 4ans lastbommar mm for högt upp i luftxxxxx luften. Med akterskeppet troligtvis delvis bortslitet lade fartyget över hårt åt STB och sjönk med mycket hastigt med aktern före. Det gavs order att bemanna BB båt men fartygethade då krängt så hårt åt STB att det inte gick att sätta ut denna båt. Endast STB båt kom i sjönmmed 8 man och kastade loss samtidigt som fartyget ställde sig lodrätt med stäven uppåt och försvann i djupet c:a 3 minuter efter det explosionen inträffat. BB-båten kunde ta upp 2 simmande. Efter att ha sökt i 20 minuter efter fler överlevande roddes båten till en flotte på vilken en man flöt. Några fler kunde inte påträffas trots att livbåten roddes omkring på platsen c:a1½timma. Samtliga i båten upptogs av ett passeradde fartyg och landsattes vid 23-tiden i Methil.

Glasgow 18.3.45

A.Eriksson
Befh

Sjöförklaring på svenska vicekonsulatet i Glasgow 21.3.45 kl 14.30

Vicekonsul W.Lindsay-Carlow.
Sakkunnig: I Wishaw bosatte sjökaptenen Per Johan Albert Östman
Fartygets agenter i London, The British & Northern Shipping Agency ltd, samt agenter för assuradörerna, Messrs. Wm.W.Wilson & Co, Newcastle o/Tyne underrättade per post.

Forts

MAGNE 14.3.45

Alla skeppspapper förlorade, gavs ingen tid att hämta dessa.
Fartygets registreringscertifikat före olyckan överlämnat till Bureau Veritas ombud.

Befh Eriksson: Magne avgick kl 09 ons 14.3 efter bunkring från Methils redd. Fartyget var 2½" lättare än till lastmärket. Styrde i konvoj efter konvojledarens order. Omkring kl 13.55, då befh vari badrummet, hörde han en explosion och kände en sättning i fartyget. Då tidigare flera sjunkbomber fällts av eskortfartygen trodde befh att det även denna gång var en sjunkbomb, fast närmare än de föregående. Han gick ut på däck för attutröna situationen och fann det lugnt på däck men från maskinrummet strömmade ånga ut genom skylightet och hindrade sikten. Eriksson fortsatte upp på bryggan varifrån han kunde se akteröver. Han såg då att akterdäcket låg i vattnet, att 4ans lastbommar hängde ut över fartygssidan och att en explosion syntes ha slitit bort fartygets akter. Fartyget hade börjat få STB slagsida och aktern sjönk hastigt allt djupare. Ie styrman varpå bryggan. Genom signal i ångvisslan beordrade Eriksson folket till livbåtarna och sprang själv efter sitt livbälte och därefter till BB båt. Då BB båt låg i lä ansågs den mest lämplig att sjösätta, men fartygets STB ~~slagsida~~ slagsida ökade så snabbt att båten hängde upp sig på däck och inte gick att fira. Eriksson beordrade då utsättning av STB båt. Det lyckades att få den i sjön och klar sidan innan fartyget sjönk. 8 man kom i densamma 2 man som simmade i vattnet togs upp i båten, nämligen kocken och matros Olsson. Eriksson såg vakthavande eldaren Allegne stå vid maskinskylightet strax innan fartyget försvann. Det ropades till honom att hoppa i sjön med Allegne släppte ej sitt grepp som han hade i skylightet eller något annat föremål och följde med fartyget i djupet. Ingen mer av besättningen syntes på däck. Eriksson såg en man på den drivande målarflotten. Det visade sig vara danske matrosen Jörgensen som skadat ena benet. Han togs senare upp i livbåten, som roddes omkring bland vrakspillrorna i c:a en och en häåv timma utan att påträffa några fleröverlevande. Båda flottarna flöt till synes oskadade på platsen men det fanns ingen på dem. De av besättningen som hade frivakt befann sig akterut i manskapshytterna varför de torde ha dödats eller skadats vid explosionen och följt med i djupet. Vakthavande 2e maskinist Olsson torde ha blivit kvari maskin. Inalles saknades 10 man. 1½ timme efter det Magne sjunkit kom ett nordgående motoprtankfartyg Activity av London (358 brton) och tog upp de 11 männen i ~~BB-båten~~ STB-båten. De landsattes i Methil kl 23. Särskilt tillfrågad uppgav Eriksson att han såg när Magne sjönk 3-4 minuter efter

MAGNE 14.3.45

explosionen som med största sannolikhet orsakats av en torped.

Ie styrman Nilsson: Avgick Methil Road i konvoj kl 09 den 14.3. Djupg. F. 14'8" - A 17'4". Kl 13.28 passerades en boj. Ie styrmans vakt på bryggan. Kl 13.55 explosion i rum 4, bommar, skärstockar och last sågs flyga högt i luften. Akterskeppet, som troligen slitits sönder, syntes det ingen ingentin gav efter ca 30 sekunder. Order gavs attsjösätta BB båt vars surrningar lossgjordes men vid firningen av båten var fartygets slagsida STB redan så svår och förskeppet visade uppåt c:a 45 grader såatt båten kom att svänga in över båtdäcket. Härvid grep handtagslisten på båtens undersida tag i däcket och klämdes fast mellan däcket och avvisarbommen så att båten inte kunde rubbas ur sitt läge. Order gavs då att bemanna STB båt som då redan hängde med aktern nära vattenytan. Förliga taljan firades medan båten bemannades varefter aktertlajan kapades med en yxa. Då fartyget nu hade sjunkit med aktern så att det intog ett nästan lodrätt läge och hastigt försvann, var det stor fara att dävertarna skulle gripa tag i båten som då hölls kvar under dävertarna av det starka sugvattnet. Livbåten kunde dock i sista stund klaras då suget något minskade på grund av att fartyget några ögonblick stod stilla, förmodligen innan skottet mellan maskinrummet och förliga lastrummet sprängdes sönder. Båten kunde kvarhållas på samma plats då fartyget gjorde en mycket snabb dykning så att endast backen syntes, varvid skorstenen passerade mycket nära livbåten Från det explosionen inträffat hade endast c:a 2 minuter förflutit och efter ytterligare någon minut var fartyget helt borta. I båten hade 8 man hunnit ta plats varefter 2 man anträffades simmande och ropnade på hjälp och blev upptagna. De två till synes oskadade flottarna flöt blandett fåtal vrakspillror på undergångsplatsen. På den ena flotten låg en man som efter ca 20 minuter togs upp av livbåten. Dessförinnan roddes båten runt och letade efter överlevande men inga syntes till. Av de 10 saknade befann sig de flesta i manskapshytterna akterut och då explosionen inträffade staax för om skansen torde de ha dödats direkt. En man, eldaren Allegne, sågs på båtdäck. Ie styrman ropade till honom att hoppa i sjön men av oförklarlig anledning gjorde han inte detta utan följde med fartyget ner. Matros Jörgensen, som upptagits från flotten, var skadad i vänstra benet. Efter c:a 1½ timme upptogs samtliga av m/t Activity och infördes till Methil där Jörgensen inlades på sjukhus. Övriga fick den bäs ombardnad. - Särskilt tillfrågad uppgav Nilsson att det varit en torped, dels p.g av att eskorten fällt sjunkbomber före explosionen och dels p.g av den mycket kraftiga explosionen och de i höjden farande fartygsdelarna och last. Dock ej sett någo ubåt eller torpedbana- Vädret var gott med lätt bris, klar luft och ngt toppig sjö.

MAGNE 14.3.45

Chiefen Björnberg: Väckts i sin hytt av explosionen.Kastade på sig lite kläder och skyndade ut på däck för att se vad som hänt. Gången vid hytterna låg i mörker och var full av explosionsrök och krutlukt.Det var mörkt även nere i maskin. Han gick akteröver för att gå upp på båtdäck och såg då att poophuset totalt försvunnit samtidigt som fartygets slagsida STB snabbt växte. Han gick först till BB båt,men sedan denna fastnat över till STB båt som då delvis låg i vattnet. Fartyget låg redan med båtdäckets STB-sida i vattnet. Chiefen hoppat i båten och det lyckades de 8 ombv att få ut båten och klar från sidan just innan fartyget sjönk. Sedan rott omkring och letat efter överlevande i vattnet och tagit upp 2 man och en man från en flotte. Särskilt tillfrågad meddelade han att maskinen var stoppad då han kom ut från hytten. Det var omöjligt att i mörker och rusånga ta sig ner i maskin. Det fanns i maskinrummet reservlejdare ända upp i skylightet och alla säkerhetsåtgärder ifråga om reservuppgångar och reservavstängningar voro i god ordning.

Matros Syversen: Patrullerande utkik på däck. Då han gick på akterdäck såg han en vit strimma i vattnet hastigt närma sig fartyget akterut om STB. Han var övertygad om att det var en torpedbana. Han rusade omedelbart föröver och kommen fram i midskeppsgången hörde han en explosion.Han fortsatte springande fram till 2ans lucka och ropade då upp till bryggan att fartyget blivi torpederat men fick inte något svar. Han fortsatte upp till båtdäckets BB-sida och beordrades där av Ie styrman att ta hand om BB-båtens ~~förtalja~~ aktertalja, men slagsidan STB var då så svår att det inte gick att få ut BB båt. Han skyndade då över till STB båt som vid denna tid var sjösatt.Han gick i båten och hjälpte till att få den klar fartygssidan så att den kom ut från det snabbt sjunkande fartyget. Så upptogs först matros Olsson, sedan kocken från vattnet och senare den skadade matros Jörgensen från en flotte. Förlorat alla sina ägodelar.

Matros Bernhard Olsson: Rorsman vid explosionen, som var mycket kraftig. Ie styrman gav genast order om att gå till båtarna.Olsson sprang ner i sin hytt, som var midskepps, och hämtade sitt livbälte och rusade därefter till BB båt som p.g. av slagsidan inte kunde sjösättas.Då Olsson försökte hoppa över i STB båt missade han båten genom att något föremål slogtillhonom ochkom i vattnet men blev senare upptagen i livbåten. Båten rotts omkring och bärgat 3 man. Efter 1½ timme kom ett motortankfartyg och tog upp dem och infördes dem till Methil.

Smörjare Lønn: Vakt i maskin. Stod vid cirkulationspumpen på baksidan av huvudmaskinen då explosionen inträffade. Nedre tunnelluckan sprängdes och nedre gretingen i maskinrummet slets bort. Rök och eld slog in från tunneln och lyset slocknade omedelbart så att det var alldeles mörkt.

MAGNE 14.3.45

Maskinen gjorde 6- 8 varv efter explosionen varefter den stoppade. På väg upp kände Lönn att han kröp över 2e maskinist Anton Olssons ben i mörkret. Olsson företedde inte något livstecken och hade troligen dödats vid explosionen. Lönn kröp i mörkret runt maskinen och bort till reservlejdaren på vilken han äntrade upp till båtdäcket. Härunder tilltog hela tiden slagsidan STB. Han hade inte kunnat göra något för att rädda 2e maskinisten särskilt då det visade sig att han ej var vid liv. Strax före explosionen hade Lönn sett vakthavande eldaren Alegne då han varit ute i stockhålet. Alegne var då på väg uppför lejdaren ledande till däcket, troligen för att komma upp och dricka vatten el.dyl. Då Lönn kommit i STB livbåt såg han Alegne igen på båtdäcket. Alegne hade livbälte på sig ochsyntes hålla fast i något tågvirke eller annat föremål med händerna.Flera av männen i båten ropade till honom att hoppa i sjön men av oförklarlig anledning gjorde inte Alegne något för att rädda sig utan försvann med fartyget då det gick mer lodrätt med aktern före.

Crew List

Befh Albin Valentin Eriksson, Petersbergsvägen 92,Mälarhöjden,1.3.95
(Sedan 21.10.40) Till sjöss som 17-åring. befhex.-31

Ie styrman Bo Erland Hjalmar Nilsson, Sthlm, 21.10.09 (3.3.44)
Av red. sänd till England jan 44 för tjänst som befh&Ie styrman

2e styrmanJohn Erik (Hildarius) Franzén, 16.11.11 (Pataholm) (Se sid 7, gift, bosatt i (Hull) England)

Chief Johan Linus Björnberg, Malmö, 6.2.89 (6.2.43)

† 2e maskinist Anton Nicolaus Olsson, Lindvägen,Härnösand, 18.11.00 i Kiaby
(Härnösands sjömanshus nr 45)

Stuert Arthur Johns, 20.11.10 (E)

Kock Karl Gunnar Svensson, 23.9.09 Trollhättan.

Mässuppassare Erik Gunnar Valentin Andersson, 17.2.19 (Gift,bosatt i ~~UK~~ Liverpool) sid 7

Matros Johan Bernhard Olsson, Långelanda, 1.12 94

† Matros Sven Ivar Sixten Svensson, Strövelstorp, 27.10.21 Västra Broby

Matros Erik André Jörgensen, Dragör, 21.2.21 Köpenhamn (28.12.44 Newcastle)

† Matros Jörgen Eberhard Petersen, 1.2.22 Hellerup, Danmark

Matros Sigurd Syversen, Liverpool, 26.6.84 i Norge (24.10.44 Liverpool)
Till sjöss sedan 14 års ålder

† Matros Llewelyn Lewis, London, 9.5.15 London.

Smörjare Karl Edvin Lönn, Lönneberga, Kalmar län, 5.8.91 (8.3.40 Halmstad) se 1108

† Smörjare Adolf Nilsson, Skrumberga, 14.10.89 Tirup (Hälsingborg sjömanshus nr 150
(han bror † 12 januari okt 40)

† Smörjare Adrianus Schouten, 1.12.12 Leiden,Holland.

† Eldare Lars Löfberg, Uppsala, 15.12.12 Uppsala (Sthlm sjömanshus nr 1479X)

† Eldare Charles Urban Frank, Nötterö, 30.11.95 Hjärtrum (~~Okt 38~~ 2.10.39 utflyttat till Norge. (se 1117) GTBG sjömanshus nr 148

Forts

MAGNE 14.3.45

Crew list forts

✝ Eldare Rodrigue Alegne, 6.5.00 Coruna, Spanien
✝ Lämpare Antonus Bielys, 10.9.07 Mariampolis, Litauen.

Berättelse av matrosen E.A.Jörgensen i anledn. av ss Magnes förlisn.

Avgiven inför svenske vicekonsuln i Glasgow

Jörgensen meddelade att han vore född 21.2.21 i Köpenhamn, bosatt i Dragör i Danamrk, att han varit till sjöss sedan 15 års ålder och mönstrat på Magne i Newcastle o/Tyne 28.12 44 . Han befann sig då explosionen inträffade akterut i skansen och gjorde backstörn. Explosionen tycktes komma rätt underifrån och förorsakade ett kraftigt lufttryck. Skansdurken sprängdes upp, kojerna föll ner och luften fylldes av rök och svavellukt. Jörgensen, som intekände någon skada, försökte komma upp genom trappuppgången men denna visade sig vara totalt blockerad. Han hörde skrik från sina kamrater men kunde intese någon av dem. Från den blockerade uppgången vände han tillbaka till mässrummet där röken då hade lättat något. Jörgensen såg då dager komma in genom ett hål i bordläggningen vilket tydligen var torpedhålet. På STB sida var praktiskt taget hela akterdelen bortsprängd. Jörgensen sprang bort och kastade sig ut genom hålet samt kom ut i vattnet. Vid denna tidpunkt började vattnet forsa in i skansen. När han kom ut i vattnet såg han en drivande flotte akteröver och simmade bort till den. Kommen bort till flotten kände han smärtor i vänstra benet men lyckades ta sig upp på flotten. Vid denna tidpunkt var fartygets akterskepp under vattnet. Livbåten hade just lämnat fartygssidan och ögonblicken efter sjönk Magne med aktern före och stäven rakt upp. Jörgensen låg på flotten ca 20 minuter innan han togs upp av livbåten. Senare togs alla upp av ett passerande fartyg och i Methil inlades Jörgensen på sjukhus. Jörgensen anser att ingen av den övriga besättningen som var akter hade någon möjlighet att komma ut. De låg antingen i kojerna eller befann sig i hytter och tvättrum. Han hade inte sett någon efter explosionen, bara hört deras skrik och hade inte möjlighet att göra något för deras räddning. Jörgensen blev utskriven från sjukhuset den 6.4. och anlände samma dag till Glasgow. Han kände sig fullkomligt återställd från skadan han fick vid explosionen.

Kungl. Sv. Vicekonsulatet i Glasgow 9.4.45
For the Swedish consulat Glasgow
Sv. Svenström
Sekreterare

(Kopia översänd 6.5.45 från UD till KK) (Se sid 7)

MAGNE 14.3.45

Härmed har jag äran meddela...

Byråchef Erik Kronvall, UD, skrev 17.3.45 till KK Sjöfartsbyrån:

"Härmed har jag äran meddela, att Ud från svenska generalkonsulatet i Lonodo mottagitt ett telegram av innehållaatt i Stockholm hemmahörande ångfartyget Magne - reg.nr 5378 - den 14 innevarande månad förlist i farvattnen utanför Skottland till följd av krigsåtgärd. Av fartygets besättning,som uppgick till 21 man, hava 10 omkommit, däribland 5 svenskar. De överlevande hava införts till hamn i Skottland.
Rederiet her underrättats om förestående.

Erik Kornvall
Byrån för arvs - och
ersättningsärenden.

KK memorial 20.4.45 Ej för publicering
Nr 17 H.

Konvojen passerade omkring kl 12 St.Abbs Head (Englands NO-ligaste udde) varefter kursen ändrades ner mot Longstone Island enligt konvojledarens anvisningar. Av de i vattnet detonerande sjunkbomberna kunde man ombord på Magne förstå att eskortfartygen befarade fientliga ubåtar i farvattnet.. ..Av allt att döma har Magne torpederats av en icke iakttagen tysk ubåt vilken legat och väntat inne under land på att konvojen skulle passera. Särskilda anmärkningar: Den av befh i "Rapport om sjöolycka" uppgivna positionens latitud och longitud äro helt och hållet felaktiga.

Eldare Frank utflyttad till Norge 1939

Sjömanshuset i Gtbg skrev 18.5.45 till KK Sjöfartsbyrån att den vid Magnes förlisning omkomne eldaren Charles Urban Frank, f.30.11.95,reg.nr 0.148, avförts från Göteborgs sjömanshus redan den 3.12 33. och att han den 2.10.39 utflyttat till Norge. Hans kyrkobokföringsort i Sverige har inte kunnat utrönas.

UDHP 80c 3520

Ch.telegram London till UD 15.3.45 kl 15.05

700 ångf. Magne torpederat 14.3 skottlands ostkust. Namnlista på omkomna ------------ Följande införda Methil lätt brännskadade: danske matrosen Erik Jörgensen intagen på sjukhus. Följande oskadade: --------
= Swedish Charge d'affaires

Kostnadsrapport från London till UD 3.9.45

Jörgensen utskrevs från Cameron Hospital i Methil såsom fullt arbetsför den 6 april 45. Han utmönstrade från Glasgow den 7 maj. Befh och de övriga avreste 17.3 från Methil till Glasgow där vicekonsulatet tog hand om dem. 2e styrman Franzén och mässuppassare Andersson underhöllos endast till den

MAGNE 14.3.45

26.3 enär de såsom gifta och bosatta i Storbritannien kunde ta tåget till sina hemorter. Av de övriga önskade endast smörjaren Lönn åka till Sverige. Lönn avreste 12.4 med flyg från Prestwick till Sthlm.

Assurans och effekter

SKN till rederiet 6.4.45 för totalförlust 750.000:- plus revers 300.000:-
SKN -"- 20.10.45 för effekter 13775:05

Befh 10.4 i London utkvitterat 2000:- & i Sthlm 3.10.45 645:-för instrument
Ie styrman 11.4 i London pund 71.10.9 = 1208:97 &i Sthlm 25.10.45 för instrument 1205:05.
2e styrman Franzen, 141 Summergangs Road,Hull,check på £58.5.2 =984:57 från British Northern & Shipping Agency
Chiefen 20.4.på vicekonsulatet,Liverpool fått £ 71.10.9 = 1212:50
2e maskinistens änka,Edith Olsson,Sthlm, 13,5.45 fått 987:50
Stuert Johns genom British Northern,London 5.4 fått £ 58.5.2
Kocken Svensson på vicekonsulatet i Liverpool 16.4 fått £34.13.3
Mässuppassare Andersson -"----- -"- -"-
Karl Svensson, Egna Hem, Hyllinge, 5.5. fått 700:- från rederiet för sin son, matrosen Sven Ivar Svenssons effekter.
Matros Erik André Jörgensen 17.4 i Glasgow i check från Londonbeskickningen fått £41.6.0. (Han mönstrade ut 7.5)
Danska generalkonsulatet,London mottagit £41.6.0 för matros Petersens effekt
Mercantile Marine Office, London 3.5 fått £41.6.0 för matros Lewis från svenska Londonbeskickningen.
Matros John B.Olsson 16.4 på vicekonulatet,Liverpool fått 41.6.0
Norwegian Shipping & Trade Mission,London ,3.5 fått £ 41.6.0 för matros Syversens effekter. f.v.b
Anhöriga till smörjare Schouten, lämpare Bielys o lämpare Alayne fått pengar via generalkonsulatet i London.
Oläsligt namn i Sthlm 10.11.45 fått ut 587:50 för eldare Löfberg
Norska gen.konsulatet i Sthlm 9.11.45 fått 587:50 för eldare Franks eff.
Boutredningsman i Åstorp fått ~~xxxxxx~~ 587:50 den 27.6.45 för smörjare Adolf Nilssons tillhörigheter.
Smörjare Karl Edvin Lönn på konsulatet i London 6.4 fått £34.13.3 Han flög till Sthlm från Prestwick 12.4.

Livbåtenmed tåg till South Shields

Räkning, Methil 12.4.45 till "Owners of ss Magne" från W. Ogilvie Ltd Engineers etc för: 4th april 1945 pumping out lifeboat & towing boat to Old Dock. 59 articles collected from Customs & Sea Cadet's shed and stowed in lifeboat, lifeboat loaded in special waggon, dispatched to South Shields, carriage paid ~~xxx~~ to Customs & Excise. Total 18 pounds.

SKN 19.10.46 till Wm.Wilson & co utbet. 285:26 i kostnad för livbåt.

MAGNE 14.3.45

Sista resan började med en kollision 7.3.45

Ons 7.3.45 kl 05.35 lämnade Magne kajen i inre hamnbassängen i Aberdeen under lots ledning, djupg F. 13'3" - A 11'1". Magne hade varit klar att avgå redan på kvällen 6.3 men midget-ubåtar härjade vid denna tidpunkt utanför kusten och Dundee kunde ej angöras annat än vid dagsljus. Naval Control avrått kapten Eriksson från att gå till sjöss och avvakta dagsljus där eftersom fartyget riskarade att bli sänkt. Efter att en svängbro passerats gavs STB roder med sakta fart mellan 2 bojar i yttre hamnbassängen,varefter order gavs akkom BB roder för att passera ännu en broöppning. Lanternorna vid slussenvisade sig vara släckta på grund av ubåtar utanför hamnen och detta försvårade avståndsbedömningen när Magne närmade sif dockporten,som var skönjbar i mörkret.Då Magne närmade sig dockporten märkte befh att fartyget trots BB roder drogs STB hän.Befh påpekat för lotsen att det måste vara ström. Lotsen svarat:" No!" - Befh kommenderade hårt BB roder eftersom stäven pressats mot STB sida av brofästet.Full back slogs i maskin och 2e styrman ropade från backen att vi skulle backa.Magne kunde inte stoppas upp på det korta avståndet utan bräckte kl 06.10 ett grövre pålverk som sköt ut från kajen,ramponerade detta och törnade sedan mot stenkajen och knäckte stävskenan, spant och bogplåtar så att läckage uppstod. Fartyget manövrerats tillbaka till sin ursprpungliga kajplats och förtöjt kl 07.20.Efter besiktning på f.m. började folk från Alexander Hall & Co ltd bygga en cementkista i förpiken vilket arbete var klart tors 8.3 kl 15 varefter sjövärdighetsbevi utfärdades för fartygets fortsatta resa till Dundee och London.

SKN 10.5.47 till Heimdall utbet. 8585:45 (50% av skada)

Egna noteringar

U-714 sänkt några timmar senare

Magne torpederades 14.3.45 på N 55 52'- W. 01 59' i höjd med Eyemouth av U-714, Kapitänleutnant Joachim Schwebke, som några timmar senare sänktes med sjunkbombsmattor utanför Firth of Forth av H.M.S Natal och H.M.S Wivern (Fregatt resp. jagare) varvid alla 50 ombv. gick med i djupet. Förutom Magne lyckades Schwebke sänka norska hjälpminsveparen Nordhav i denna sin första och sista Feindfahrt. Den 7.5.45 sänkte U-2336,Klusmeyer, i höjd med Firth of Forth engelska ss Avondale Park på 2878brton på resa i barlast till Belfast och norska ss Sneland I med last av 2800 ton kol för Belfast varvid 9 man omkom. Det blev de sista tyska ubåtssänkningarna under andra världskriget. Båda fartygen sänktes en mile SO May Island.
I Magnes last om 1525 ton styckegods ingick zink, hampa och 670 ton utsädespotatis. Befh, som låg i badkaret vid explosionen, drog på sig byxor och skjorta och sprang barfota ut på däck, där allting sedan gick mycket hastigt Matros Jörgensen stod och diskade vid explosionen och fick baljan med hett vatten över vänstra benet men märkte ingenting förrän senare i vattnet.

MAGNE 14.3.45

Historik

LaståWhat="" Lastångare på 1145 brton byggd 1912 vid Helsingörs Jernskibs -& Maskinbyggeri av stål. L.75,2 B 11,3 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em. Högberg)i Stockholm. 1940 dw. 862 ihkr maskin. Shelterdäckade. Systerfartyg till Mode, minsprängd 20.7.44. Det var 9 månader mellan deras leveranser och 9 månader mellan deras sänkningar. Systerfartygen Mode & Magne insattes våren 1913 på linjen Sthlm-Norrköping-London- Hull. De hade skans akterut mot som tidigare vanligt i backen. (6 eldare BB, 6 däcksmän STB nere i mellandäck och mäss & tvättrum i poophuset) 4 st luckor,samtliga 13'breda. Lucka I var 14'lång, lucka 2 27', lucka 3 25'6" och lucka 4 21'3". 2 master, 8 bommar, 8 ångwinschar. Inredn. för befh på undre bryggan med badrum och salong en trappa ner jämte pentry,Ie styrmans och stuerts hytter och en liten passagerarhytt. Kabyss mellan pann- och maskinkapparna. Mäss och hytter för Ie och 2e maskinisterna på kappens BB-sida. Ett litet kyllastrum för 60 ton ömtåligare matvaror inreddes i underrummet på förkant av lucka 3. 1928 utökades kyllastrummen till att omfatta båda akterlastrummen. - I febr 1917 då den tyska ubåtsblockaden utvidgades låg Magne, Sif, Venersborg och Wasaborg i engelska hamnar, rekvirerades av Ministry of Shipping och återgick först i nov. 1918 till rederiet. Under denna tid gick Magne i trafik mellan engelska o franska hamnar.. Magnes första befh Öhrwall avled ombord under en resa Hull-Gtbg. Sedan kom tre andra befh och sist kapten Eriksson. (Magne frigavs 11.11.18 och kom 5.12.18 till Malmö med kollast.) 24.5.44 var Magne i London nära ett VI-nedslag men undkom med obetydliga skador på däck och inredning. - I KK hemliga arkiv,D.nr 61 -1941 finns noterat ett haveri 20.10.40 då hon i hård SW kuling draggade på grund på en sandbank och förlorade båda ankarna då hon låg på en dåligt skyddad ankarplast utanför Workington.(P åresa Gibraltar-Workington med 980 ton malm, befh Valentin Albin Eriksson) Kom flott vid högvatten och togs in i hamnen, läck i tank 5 och 6. -

GG 324 MANDAR 26.3.45

ETT 10-TAL TRÄFFAR VID FLYGBESKJUTNING UNDER TRÅLNING 15′OtN CHRISTIANSÖ.

KTRO KM med rapport ang. beskjutn. av GG 324 Mandar.

Inkom CM 4.4.45
D.n:r H OP U 48

(H)

HEMLIG

Till Bevakningschefen,
Karlskrona.

Härmed får jag vördsamt inrapportera ,att vid förhör med besättningen å fiskebåten GG 324 Mandar av Styrsö,angående den beskjutning från flygplan fartyget utsatts för under fiske i Hanöbukten den 26.3.45, följande framkom?

Att fartyget 26.3 omkring kl 15.00 befunnit sig 15′OtN Christiansö sysselsatt med trålning.

Att en ubåt i övervattensläge siktades vid samma tid i SSW,avtånd c:a 4′.

Att man ombord på GG 324 vod ovan nämnda klockslag observerade ett tvåmotorigt flygplan kommande österifrån med kurs västvart och passerande fartyget.Något nationalitetsmärke kunde ej iakttagas.

Att strax därefter -enligt befh c:a 5 minuter,enligt övriga besättningsmän c:a 10-15 minuter - då besättningen var sysselsatt med att hala in trålen och winschen var igång, observerades plötsligt skarpa smällar och nedslag i vattnet vid sidan av båten.

Att de då upptäckte ett flygplan som på mycket låg höjd kom emot båten beskjutande den.

Att något nationalitetsmärke icke heller nu kunde observeras,men att vid visning av fotografier ur F18,pekades en FW 189 ut som det plan som ~~mes~~ mest liknade det som passerat.

Att befh tyckt sig igenkännaplanet som det vilket strax innan passerat dem.

Att flygplanet icke kretsat över ubåten och att denna heller icke gått i undervattensläge.

Att cirka 3 salvor avlossats mot GG 324.

Att GG 324 fått ett 10-tal träffar men att ingen av besättningen skadats.

Att en av kulorna påträffats, kaliber 11 mm.

Att fartyget omedelbart avgått från platsen och fortsatt fisket 7′nord därom

Att kl 23.30 samma dag observerades 2 rlygplan samtidigt som w starka detonationer förmärktes i vattnet.

Att GG 324 omedelbart avgått från platsen med kurs N½W c:a 12′och fortsatt med fisket.

Att fartyget inkommit till Karlshamn den 27.3 kl 22.00

Karlshamn 28.3.45

F.R.Johnard

=========

GG 324 MANDAR 26.3.45

Besättningslista

Befh Karl V.Kristensson,Styrsö, 9.8.20
Fiskare Sigurd Carllund,Styrsö, 16.12 14
Fiskare Allan Carlsson, Båstad, 8.12 22
Fiskare Gustav Carlsson,Båstad, 11.4.25
Fiskare Bengt Paulsson, Båstad, 23.3.23
Fiskare Thure Kronberg, Styrsö, 18.6.29

((Ej anmäld till SKN))

Data

Motorfiskebåt på 30 brton byggd 1911 i Strömstad av ek & furu. 72 hkr motor. L.13,8 B. 5,8 Huvudredare Sigvard Mauritz Carllund på Styrsö. Skeppare Karl W. Kristensson.

KN 18 EDITH 26-17.3.45

TILL ANKARS VID MIDNATT BESKJUTEN AV OKÄNT PLAN C:A 45′SSO KARLSHAMN.

Ktro KM med rapport ang.
beskjutn. av fiskebåt KN 18.

HEMLIG

H

Till bevakningschefen,
Karlskrona.

Härmed översändes vördsamt rapport om förhör med besättningen å fiskebåten KN 18 Edith av Karlshamn i anledning av beskjutning från flygplan under fiske i Hanöbukten 26.3.45,

Vid förhöret framkom:

Att Kn 18 Edith 26.3 kl 23.30 befunnit sig till ankars c:a 45′SSO Karlshamn
Att ankarlanterna var uppsatt men ingen vakt fanns på däck ,utan besättninge 2 man låg ochsov i skansen.
Att besättningen vaknat av buller från flygplansmotorer samt slammer på däck som om man slagit med ett järnföremål mot en tom plåtpyts.
Att besättningen icke gått upp på däck,utan stannat nere tills motorbullret börjat avtaga,då de gått upp för att hala ner och släcka ankarlanternan.
Att de under det de voro sysselsatte med detta hörde planenåtervända och som de tyckte ånyo beskjuta båten med kulsprutor.
Att flygplanen tycktesskomma österifrån med W kurs.
Att de ånyo sökt betäckning i skansen tills planen avlägsnat sig mot söder varpå de fortast möjligt startat motorn för att avgå från platsen.
Att man på grund av mörkret icke kunnat se planen,men av ljudet från motorerna att döma vardet med säkerhet mer än ett plan.
Att fartyget icke hade några spår av träffar efter kulor såvitt hittills kunnat konstateras.
Att några minuter efter det planen avlägsnat sig för andra gången,märktes kraftiga skakningar i fartyget som efter detonationer i vattnet.
Att dessa kommo tre i stöten med en minuts mellanrum under 5 minuters tid.
Att befh anser att detonationerna voro på ganska långt avstånd från båten.
Att KN 18 avgått från platsen och styrt NNW 14′och där fortsatt fisket på morgonen 27.3
Att besättningen 27.3 kl 16.15 på ungefärlig position 25′SSO Karlshamn iakttagit en större ubåt.
Att ubåten p.g av det disiga vädret och avståndet, c:a 3-4′, icke kunnat detaljerat beskrivas,men att man observerat att den förde en kanon på fördäck.
Att man avslutatfisket 27.3 kl 17.30 och avgått till Karlshamn dit man ankommit kl 22.00 samma dag.

Karlshamn 30.3.45

F.R.Johnard

Ktro

KN 18 EDITH 26-27.3.45

Besättningslista

Skeppare Hugo Svensson, Stadsägan 90, Karlshamn
Fiskare Tage Olsson, Styrsö per Karlshamn.

((En anmäld till SKN))

Data

Edith av Karlshamn var en oregistrerad motorfiskebåt

JAMAICA 28.3.45

SKADATS AV MINEXPLOSION PÅ NEDRESAN TILL LÜBECK FÖR RÖDA KORSETS RÄKNING

Journalutdrag

Ons 28.3.45 kl 10.25 på resa Göteborg-Lübeck som vitmålat Röda Korsfartyg med last av lastbilar,livsmedel och mediciner exploderade en magnetmina helt nära fartygets bog om BB.Explosionen var mycket kraftig.En hel del glas och porslin samt el.lampor krossades,och det förmärktes att däcket satt sig under styrmaskin,isboxen och BB livbåt. Samtliga rännstenar och tankar pejlats men ingen läckning förmärktes. Under e.m. har det visat sig att ena salongslampan,morselampan,radioapparaten och en kikare blivit sönderslagna,att tvättfatet i badrummet spräcktsoch att en hel del buteljer innehållande spritvaror krossats. Tankar & rännstenar ha pejlats varje timma under e.m men ingen läckning förmärkts.

Tors 29.3 kl 13 anlänt till Lübeck och förtöjt. Börjat lossa lasten under eftermiddagen.

Sön 1.4 underdagen har regnvädervarit rådande. Härunder har det visat sig att båtdäcket läcker rätt avsevärt så att vatten rinner ner i salong och hytter.Detta måste ha orsakats av minexplosionen den 38.3.

Tis 3.4 Under lossningen har det visat sig att däcket i förrummet om BB är läck,vilket måste ha uppstått vid minexplosionen 28.3.Ävenså har en ankarlanterna skadats och blivit obrukbar.

Allan Ivarsson J.H.Loman Lübeck 4.4.45
1e styrman 2e styrman Carl Herman Nyström
Befh

Maskinjournalen

Ons 28.3 varierande fart efter minsvepare. Kl 10.25 f.m skakades hela fartyget våldsamt av en minexplosion i omedelbar närhet.Samtliga lampor i maskinrummet och en stor del av de övriga lamporna ombord skakades sönder. Stöten vid explosionen var så kraftig att skador kan ha uppstått på maskin och pannor. Likaså å styrmaskin och ankarspel samt rörledningar. Rännstenar ochköl undersöktes i denmån det var möjligt men någon läcka upptäcktes ej. Senare har konsteterats att axeln till lysmaskinen blivit krökt av skakningarna samt att tilloppsröret till ankarspelet krökts.

O.R.Högberg E.E.Höglund Ombord 4.4.45
Chief Maskinist Befh

Besiktningsinstrument

Civiling. Allan Zander besiktigat på slip vid Oscarshamns varv 3.7.46,dit Jamaica kommitfrån Sthlm den 26.6.

Följande skador konstaterats efter minexplosionen 28.3.45:

Bottentankarna: Bottencementen lösbräckt och skräckt i tank 1 & 2 samt i 33 spantfack. 146 kvadratmeter förnyas.

forts

JAMAICA 28.3.45

Garnering: 20 kvm förnyas.

Fördäck: Trädäcket skräckt om BB ,bultar sprängda,c:a 85 kvm däck mitt för lu 2 förnyas,styrmaskin lossatges och fastsättes åter liksom 2 livbältslårar och roderledningen.

Båtdäck & undre bryggan: Trädäcket drives & beckas 250 löpmeter, en isbox och 2 livbältslårar samt styrmaskin och roderledning loss & fast

Salongen: Takpenelen skräckt och loss och delvis vattenskadad. Förnyas. Den vattenskadade spegeln omfolieras.El lmapor förnyas som erfordelig

BB gång utanför salongen: Lister och balkklädslar spruckit,repareras,

Befh badrum: Nytt tvättställ.Taket ommålas,balkklädsel förnyas delvis

Styrmaskin på bryggan: Cylinderblocket som lossnat från stativet fastsätts med nya bultar och pådragsventilen inslipas.

Huvudmaskinen: Inga direkta explosionsskador observerats.En rörfläns svetsas.

Barlastpumpen: Isärtages. En bult förnyas å ena cylindern. Genomgås.

Lysmaskinen: Efter haveriet skakat så svårt att den måst stämplas mot däck. Nedmonteras och vevaxeln riktas i svarv.

Bottenventiler: Genomgås liksom pannarmaturen.

Inventarier: Morselampan och radion reparerats.Rederiet förnyas glas,porslin och 35 glödlampor.

Reparationskostnad 12380:-

P.g av arbetskraftbrist på Oscarshamns varv utfördes endast reparationer för 7260:- den 26.6.-13.7.46 inkl arbeten för rederiets räkning för 34500:-

Glas & porslin,märkt med flagga

Förstördes vid minexplosionen ett dussin av vardera cognacsglas, snapsglas, ricksglas, vinglas,likörglas och grogglas samt 48 tallrikar ,50 kaffe- & thekoppar, 2 terriner och 2 såsskålar. Förnyatss för 280:88.

35 st 40 W glödlampor ombord krossades. 130 volt.

Besiktningsrapport nr 2

Ing Sten Haeger 6.9.48 besiktigat vid Ekensbergs varv,Sthlm, afloat. Avsåg slutlig reparation av minskadorna från 45 inkl en del nyupptäckta skador. Durken i mässpojkens hytt är mycket läck.Däcket måste drivas och ny linoleummatta inläggas. Likaså måste pentrydurken drivas. Syllen runt navigations-& salongshuset är läck,tätas med blyplåt & kitt. Mellanskottet till förrådet repareras. de 2 aktre balkarna på vilka styrmaskinen vilar har böjtsxner böjts ner genom svikten vid explosionen. Riktas.

Kostnad 8540:- Reparationer för rederiets räkning utförts för 156780:-

---

Assurans

SKN 19.11.45 till rederiet för rep. 2826:48

SKN 30.12.45 till SÅAF 674:10 för besiktning

SKN 28.1.49 T rederiet 9162:95.

Historik: 12.1.43 Krigshaverier: 8.5.41, 20.6.44

MERGUS 29.3.45

NÅGOT LÄCK AV SJUNKBOMBSSKAKNINGAR I ENGELSK KUSTKONVOJ.

Journal

Tors29.3.45 på resa Belfast-London i konvoj utsattes fartyget för svåra skakningar genom explosioner från sjunkbomber som vid flera tillfällen fälldes i omedelbar närhet av fartyget.

Ons 4.4. och tors 5.4 u. lossning i London fylldes bottentankarna nr 1 & 2 för trimning. Då lasten var utlossad förmärktes att en del vatten uppträngt i förrummet och skadat last.

Fre 6.4 Obs. vid u-sökning att läckage uppstått vid infästningen i tanktake för rumsstöttan vid förkant av lucka I.Skadan prov. svetsats.

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 10.9.45 vid Eriksberg i Gtbg besiktigat allmänna krigsskador 1940.45.

Bordläggningen: Intryckningari botten i C,D-stråken samt i 4 tankar.
4 plåtar riktas, 8 spant och bottenstockar i botten riktas.
180 ~~meter~~ läckande ~~växlar~~ naglar och 10 meter växlar i tanktaket över Nr 1 och 2 tankar riktas. 25 naglar & 6 ms vinklar i skott mot maskintanken tätgöras. 400 kvff bottencement & 1200 Kvadratfot garnering förnyas.

Bryggdäcket: Midskepps STB bucklat tvärs över,trädäcken läck även å back- och båtdäcken. 3 plåtar,2 däcksbalkar riktas bryggdäck STB.
Backen: 300 löpmeter däck drives. Båtdäck: 875 löpmeter drives.

Kostnad 17347:-

Mergus reparerade krigsskadorvid Eriksberg 20.8- 24.10.45 för totalt 63112:- samt klassades för 475.000:-

---

SKNEIII 336 Survey Report

Burls,Gordon & Rogers, 4 Lloyds Avenue,London ,under lossning 5.4.45 vid Cottons Wharf,London Bridge och vid Charlton Buoys den 9.4 på uppdrag av Wm Wilson besiktigat Mergus som avgått från Belfast 24.3 med styckegods och kom till Cottons Wharf 30.3. Den 5.4 befnns att ett bottenlager av pappersbalar i förrummet var vattenskadat.Vid provtryckning av tankarna 6.4 vällde vatten upp kring foten på en rumsstötta på förkant av lucka I Skadan svetsats den 6.4.

Assurans

SKN t Wilson 30.4.45 199:59 för besiktning
SKN 26.11.46 till SÅAF 79.855:99

Historik

19.3.41

Övriga krigshaverier: 2.11.40, 10.4.41, 24.11.44

RITA 14.4.45

HEMLIG

BESKÖTS MED SPÅRLJUS AV ÖRLOGSFARTYG I NEUTRALITETSLEDEN NORR OM HÖGANÄS

HEMLIGT signalmeddelande CMDV till CM ,mottaget 15.4.45 kl 00.20.

Motorseglaren Rita av Ven, kapten A.Wedberg, på resa Limhamn-Halmstad,utsattes kl 01.00-01.30 inatt 0,5′NW Höganäs för beskjutning med spårljus från främmande örlogsfartyg som framfördes med förskärmade ljus. Rita, som ej blev träffad, styrde in mot Mölle och förföljdes en stund på c:a 3′avstånd av det främmande örlogsfartyget. Då Rita kl 02.30 fortsatte resan kunde något fartyg ej siktas.

HEMLIGT ditoCMDÖ till CM Milo Ett ,mottaget 15.4 kl 13.30

Efter förfrågan från informationsstyrelsen angående beskjutningen 14 ds mellan kl 01 och 01.30 av m/aux Rita av Ven 0,5′NW Höganäs har efter utredning framkommit:

En motorseglare,möjligen Rita, passerade Viken nordgående kl 23,40. Bevakningsfartyget utanför Höganäs mellan kl 22 och 01 observerat spårljus från danska sidan samt sett artilleriflammor.Ej observerat något främmande bevakningsfartyg å svenskt vatten. Kustbevakningsstationen å Kullen observerade på stort avstånd mellan kl 23.50 och 00.15 artillerskjutning i bäring 270- 290° samt mellan kl 01 och 01.40 i bäring 315°.

Protokoll hållet vid förhör med Ritas befh.kapten A.Wedberg

Förhörsledare löjtnant S.Wånge.
Protokollförare fänrik Ambrosius.
Rapportgivare: Kapten A.Wedberg å m/aux Rita .

Då fartyget omkring kl 01.00 den 14.4 befann sig i neutralitetsleden c:a ½′Norr Höganäs observerades en salva spårljus från väst i riktning mot fartyget. Under följande 20 minuter observerades först en salva i riktning mot fartyget ,och sedan, då fartyget befann sig utanför Nyhamnsläge,ännu en salva. Den sista salvan,som uppskattades till 20 skott,gick över fartygets master och avlossades, enligt vad som kunde bedömas, från 300-400 meter avstånd tvärs om BB. Något fartyg kunde icke någon nång observeras. Däremot observerades ett och ibland 2 vita ljus från en båt.Med tanke på vad som inträffat med fiskebåten Ramona i Östersjön,ändrade befh kurs in mot Mölle och låg och höll under berget norr om Mölle i två timmar.Härifrån kunde observeras hurusom ljusen avlägsnade sig i W och N riktning. Vid tillfället rådde god sikt.

Malmö 16.4.45
S.Wånge
Löjtnant

Ink.till CM 19.4.45
D.n:r H OP U 572:1

Överlämnas till Chefen för Politiska avdelningen,Kungl Utrikesdepartementet.
Stockholm 20.4.45
Enligt uppdrag E.af Klint

RITA 14.4.45

Historik

Motorgaleas på 55 brton byggd som 2-mastskonert 1899 av Chr.Christiansen i Kolding,Danmark av ek. (Ex Skibladner III, Emma,Alfa) L 20 B.5,6 Tillhörig och förd av skeppare Alvar Wedberg på Ven som i april 1929 köpt "Skibladner III' från skeppare Jens Skellerup i Köpenhamn.Omtacklad till galeas 1938. 50 hkr Skandiamotor 1937. 85 ton dw. Rita gick sedan framledes med cementlaster mellan Limhamn och Västkusthamnar. 2sk Alfa byggdes 1899 för S.Günther i Kolding,såldes i mars 1905 till M.Madsen i Kolding och fick namnet Emma, i febr 1911 blev hon Skibladner III,såld till T.Rasmussen i Odense. I aug 1918 blev Jensen & Keller i Horsens ägare och i dec 1921 ett partrederi på Samsö samt till sist i sept 1927 skeppare Skellerup i Köbenhavn. -På resa Limhamn-Hälsingborg med last av 87½ ton cement i 1750 säckar sprang Rita läck lör 26.4.47 kl 15.15 i W kuling med grov sjö.Skeppare Weberg och bästeman hissade nödflagg, började pumpa och länsade för små segel in mot Västerflacket där ankaret fälldes 14.45. Kl 15.30 måste de 2 männen gå i livbåten och 15.45 sjönk Rita på 12' djup med luckkarmen i ytan överspolad av sjön. De skeppsbrutna nådde efter hård rodd Landskrona kl 19. -Fre 2.5 inbogserade Röda Bolagets Harald Rita till Öresundsvarvet sedan lasten kastats överbord och hon länspumpats. I juni var Rita tillbaka på cementtraden. - 1.9.56 grundstötte hon på Svinbådan i tjocka men belv ej läck och kom flott sedan 15 ton last läktrats, - Lör 30.3.57 på utgående från Landskrona i barlast utbröt av okänd anledning eld i kajutan akter och sped sig till styrhytten ,varvid bästeman Bertil Malmsjö,landskrona och jungman Herman Lind fick brännskador under släckningsförsöken. De infördes av en fiskebåt till hamnen och togs i ambulans till sjukhus. Enligt lotsarna verkade de 3 ombv berusade. Weberg nekade att lämna sitt fartyg och bad lotsbåten försvinna. Akterskeppet brann som ett bål i natten då flodsprutan Gråen kom ut.Efter 30 minuter var elden sedan släckt och kl 20.30 inbogserades Rita av Gråen till hamnen i Landskrona. Troligen en kamin som startat branden. I brandskadat skick såldes Rita i april 1957 för 3000 kr till red.AB Westhor i Malmö (John Lennart Löfström) som lät rigga ner Rita till ms utan pek men med ny styrhytt. I mars 1960 började ms Rita användas för fisketurer med nöjesfiskare i Sundet utanför Hälsingborg/Landskrona.

HJVB OCEAN 20.3.45

TRE MAN DRUNKNAT UNDER BOGSERING AV TYSKA FLYKTINGFARTYG PÅ SOTENFJORDEN.

Sammnfattning.

Den av Marinen förhyrda HJVB Ocean (ångtrålaren GG 31 Ocean) på 244 brton var under befäl av fänrik Arne Månsson på väg från Fjellbacka till Kustens varv i Göteborg med 2 mindre tyska bevakningsfartyg (flyktingmotorbåtar) på släp då hon tis morgon 20.3.45 på Sotenfjorden tvingades av 20 sek-meters hastigt uppblåsande kuling att ändra kurs för att söka nödhamn i Hunnebostrand. På den ena tyska båten fanns en Vpl och på den andra 2 vpl som bemanning. Vid kursändringen i den grova sjön sprängdes wiren till den aktersta motorbåten som snabbt drev in i grundbrotten vid Uggenabbe Kummel,slog runt och krossades. Vpl Nils Anders Olsson hoppade överbord iförd flytväst men försvann i de vräkande brotten. Ocean sökte assistera varvid även den andra motorbåten slet sig,slog runt och blev liggande med kölen upp. Det hela gick så hastigt att de 2 ombv i båtens styrhytt aldrig hann ut. Det var 22-årige Anders Johansson från Krokstrand och 22-årige John Olof Jonsson från Donsö. I de grunduppfyllda farvattnen kunde Ocean inte göra någonting utan måste fortsätta in till Hunnbostrand för attinte själv förlisa. -Den kantrade båten bogserades på e.m. in till Hunnebostrand men de druknade hade då spolats ur styrhytten och påträffades aldrig.
Stationskrigsrätten vid Göteborgs Örlogsatatoon fann den 11.4.45 att ren olyckshändelse förelåg,förorsakad av de hastiga sjö- och vindförändringarna som är så vanliga på denna del av Bohuskusten. Rätten hade ingen anmärkning mot fänrik Månsons instruktioner till rorsmännen på de bogserade båtarna eller mot livräddningsutrustningen. Till Stationskrigsrätten var kallade fänrik Månsson och 4 man.Chefen för Göteborgseskadern,kommendör Nordgren framhöll att det var efterklokhet att säga att bogseringen inte borde ha inletts.Släpet överraskades av kantrande och häftigt uppblåsande vind varvid Månsson beslöt söka nödhamn och omedelbart därpå inträffade olyckan.

Ej uppföljd på Krigsarkivet

Historik

Hjälpvedettbåt på 244 brton byggd 1907 vid J.Duthie,Sons & Co ltd i Aberdeen av stål. (Ex Ocean Queen) L.39,4 B. 6,7 Förhyrds av Svenska Marinen från Trawl. AB Nordsjön (C.A.Berglund) i Göteborg sedan hösten 1944 och stationerad vid MVD. Som fiskefartyg GG 31 Ocean. Inköpt jan 1924 från Aberdeen av fiskexportör A.Odenberg i Göteborg för konsortiums räkning. Hon beskrevs då som synnerligen vacker och större och kraftigare än våra tidigare ångtrålare. 450 ihkr maskin från W.U.V.Lidgerwood i Glasgow.
Den 30.7.43 kolliderade Ocean på Rivöfjorden med GG 318 Galatea som sjönk. Lör 3.6.44 undet rålning 15′NNO Hirtshals fick Ocean minst 2 minor i trålen som måste kapas.

HJVB OCEAN 20.3.45

De drunknade

† Vpl 554-28-31 Nils Anders Olsson,Göteborg, 34 år, gift
† Vpl 4168-17-43 Anders Joel Frithiof Johanssnon, Krokstrand, 22 år
† Vpl 1135-17-43 John Olof Jonsson, Dönsö, 22 år

Ocean nedskrotad 1951

I maj 1949 var ångtrålarnas tid definitivt ute och Ocena såldes av Trål-AB Nordsjön för 73500:- till 3 f.d estniska medborgare i Mölndal med fru Britt-lis Andrén- Laanemets som huvudredare . i Maj 1951 såldes hon för nedskrotning för 32000:- till Sten A.Olsson Metallprodukter i Gtbg men denne sålde i juli samma år Ocean vidare för 65000:- till Etabl. van Heygen Frères i Ghent,Belgien. Till nedskrotning 1951 gick även ångtrålaren Hafsörnen (Ex Walwyn Castel) av Göteborg, Fiskeri AB Greta, 151 brton byggd i Hull av järn 1898. Se äcen Concord 16.10.44 om ångtrålarna.

MARYANA 29,3,45 Ej krig,enligt SKN.

TVINGATS AV RYSKA UBÅTSFARAN ATT GÅ FÖR NÄRA UTKLIPPAN -GRUNDSTÖTT & VRAK.

Rapport.

Avgick Malmö tis 27.3.45 destinerad till Färjestaden med last av 95 ton kalksalpeter. Djupg F 8′4″ - A 8′6″ 4 ombv.
Grundstött kl 16.45 Tors 29.3 med 2½ knop i tjocka och laber bris SW utklippar och blivit vrak. Befh hade befälet. Utkik förut. Fartyget nyköpt, ingen uppgift om kompassjustering. Använt sjökort:Hanöbukten 1944.

Karlskrona 4.4.45
Evert Ekeroth

Besättning

Skeppare Evert Kristian Antonius Ekeroth,Sthlm, f-14 (Sedan 12.1.45)
Bästeman Stig Anders Aronsson, Grebbestad, f-22 (Icke behörig,Ia resan ombord
Jungman Stina Rudebeck, Mänsterås, f-22 - Huvudredare sedan 22.1.45
Kock-jungman ej namngiven.

Journal

Tis 27.3 kl 05.30 avgått Malmö dest. t. Färjestaden med 95 ton kalksalpeter. Kl 10.30 förtöjt i Falsterbokanalens norra inlopp för att skifta en cylinderpackning. Fortsatt 16.30. Utkommen ur kanalen ankrat för tjocka syd kanalen. Lugnt väder, NW dyning.

Ons 28.3 kl 08 fortsatt för segel,NW vind. Passerat Trelleborgs fyrskepp kl 11.40 och ljudbojen utanför Smygehukkkl 15. Startat motorn 16.30 enär total stiltje inträtt. Passerat Sandhammaren kl 22.30. Laber WSW bris , god sikt. Ändrat kurs till NOtN,loggen avlästes till 0. Stoppat motorn kl 23.40 då vinden ökat något och fortsatt enbart ~~[struck]~~ för segel.

Tors 29.3 kl 00.20 voro vi tvärs Simrishamn,fortfarande styrande NOtN tills loggen visade 24′, då kursen ändrades till ONO på Utklippan.Fortsatt under enbart segel i varierande vind. Kl 12.30 regndis som kl 14 tätnat till tät dimma. Kl 15.30, då vi enligt loggen räknade med att vi skulle ha c:a 8′kvar till tvärs Utklippan,varskoddes om lsytring. Kl 16.30 hade vi fortfarande inte hört Utklippan,trots att motorn inte var igång. Lodat och inte funnit bågon botten. Kl 16.35 aändrades kursen för säkerhets skull till OSO för att komma öster om Utklippan. Lodat ännu en gång men ingen botten. Väntat att när som hlest få höra Utklippan. Enligt loggen skulle vi ha c:a 4′kvar till Utklippan. Gick för segel med 2½-3 knops fart. Plötsligt ropade utkiken" Land om BB!" och omedelbart därefter "Land om STB!" - Frivakten ropades oemedlbart upp på däck.Då vi varken kunde komma STB eller BB gavs order om att ta ner seglena och göra klart för ankring. C:a 2 minuter därefter törnade fartyget kl 16.45 utan att Utklippan dessförinnan hörts.Grund konstaterats såväl förut som på båda sidor och fartyget högg betänkligt i sjöhävningen samtidigt som det arbetade sig ytterligare upp på grundet.Eftersom vi ej kunde tänka på att

MARYANA 29.3.45

själva klara oss av grundet försökte vi tillkalla hjälp med tyfonen. Då vi stått ett par minuter på grundet hördes på avstånd ett motorljud, vilket senare konstaterades härröra från motorn till Utklippans mistsignalanordning vilken således först efter grundstötningen trädde i verksamhet, och förstod vi då att vi strandat SW Utklippan. Enligt uppgift från fyrpersonalen lyckades de först kl 16.50 få motorn till mistsignalapparaten klar. Efter upprepade signaler med tyfonen kom en del av fyrpersonalen jämte militärer utoch flera försök gjordes att med Utklippans motorbåt få Maryana flott. Detta lyckades också delvis sedan först 15 ton last kastats överbord och dessutom med hjälp av vår egen motor. Vid svängningen för att få ut Maryana i djupare vatten råkade propellern slå mot en sten så att båda propellerbladen slogs av. Motorbåten lyckades ensam bogsera Maryana c:a 100 meter mendå fick den själv motorstopp och trots att det stora ankaret blev kastat drev Maryana åter på grunden. Då vi ånyo försökte med motorbåten gick ej fartyget att rubba. Besättningen med det mesta av deras tillhörigheter togs ombord i motorbåten och ilandfördes på Utklippan. Maryana var då något läck. När vi kommit iland tillkallades bärgningsångaren Hermes.

Fre 30.3 Hermes anlänt 09.30 och påbörjat bärgningsarbetet. Men kl 14.45 måste arbetet inställas i ökande SW vind och växande sjö och kl 17 gick Hermestill Karlskrona.

Mån 2.4 fortfarande hårt väder. Kl 16 bröts fartyget i flera delar och blev vrak .Orsak till grundstötningen: Rådande tjocka, men i första hand att Utklippans mistsignalering ej fungerade.

Karlskrona 4.4.45
Evert Ekeroth
Befh

Sjöförklaring i Kalmar 11.4.45 kl 10

Lasten assurerad i Ocean, kaskoassurerad i Öresund,Malmö .

Befh Ekeroth: Maryana utrustats med s.k Harpunlogg.Då Sandhammaren passerades såg befh fyren. Bojen 3′ från Sandhammaren passerats tätt om STB. Passerat Simrishamn på 4′avstånd kl 24 och då hade befh lämnat vakten till bästemannen. Innan befh gick under däck hade han tittat efter Långgrundets lysboj meninte kunnat upptäcka den. Befh åter tagit vakten kl 04-08. Kl 07 visade loggen 24′.Hade naturligtvis varit bättre att gå direkt på Hanö , men eftersom vädret var vackert hade kursen lagts på Utklippan. Laberbris. Gått för segel. Då endast segel användes kunde man inte lita på loggen.Farten ej varit högre än 2½ knop. Det av befh beräknade avståndet till Utklippan,8′ , kan därför ha varit oriktigt. Befh själv lodat. Släppt ut en 35 famnar lång lina uatn att få bottenkänning. Stina Rudebeck stått utkik och givit mistsignaler hela tiden. Efter grundstötningen hade fyrpersonalen uppgivit att de hört mistsignaler

MARYANA 29.3.45

I samma stund som Maryana grundstötte hade befh hört motorbuller och trott att en motorbåt närmade sig. Senare fått veta ett det var bullret fåån fyrens motorer som sålunda kommit igång i grundstötningsögonblicket. Så snart land sikatats hade ankaret kastats men ej fått något fäste i bergbottnen. Om Hermes gjort ytterligare bärgningsförsök skulle bärgningen ha lyckats,det ansåg även fyrpersonalen.

Bästeman Aronsson: Tagit vakten kl 24,3½′ till 4′ utanför Simrishamn. Sett Simrishamns fyr samt en annan fyr NW om BB,sannolikt Stenshuvuds fyr. Däremot hade han, oaktat han haft sjökortet framme, inte tänkt på att se efter lysbojen utanför Simrsihamn. Fått order av befh att hålla samma kurs som förut,NOtN. Sedan haft frivakt kl 04-08. Kommit upp på däck kl 08,då hade kursen ändrats till ONO. Något disigt men klarnat vid 09-tiden. Kl 13 gått ner för att sova.Det var då något disigt,men sikten fullt klar. Då han kom upp på däck 16.30 rådde tjocka. Sett att lodningslinan legat framme. Så snart han kommit upp på däck hade för-seglet tagits ner. Då Maryana grundstötte hade bästeman varit i färd med att försöka få ner storseglet och få ut ankaret. Fyrpersonalen berättat att de hållit på en god stund med att få igång fyrens motorer. Hermes bärgning av Maryana hade lyckats om man haft en stabilare wire.

Stina Rudebeck: Kl 07, då loggen visat 24′, hade kursen lagts om mot Utklippan.Kl 14 var det tjocka. Satts på utkik med order att avge mistsignaler med jämna mellanrum och att lyssna eftermistsignaler från Utklippan Inte hört något ljud från Utklippan. Sett befh loda 3 gånger sedan dimman kommit på ,sista gången 8 minuter innan hon siktade land. Frivakten genast tillkallats. Stina fått ta ratten,de andra försökt få ut ankaret och ta ner storseglet. Efter grundstötningen hade 2 nödsignaler avgivits. Hört motorbuller som från en motorbåt, därpå hade fyrens mistsignalering börjat. Fyrpersonalen uppgivit att Mryana måste ha kommit med dimbanken och att man hållit på i 25 minuter innan man fått igång fyrens mistsignalering.

KK memorial 26.4.45

Osiktbart väder och den omständigheten att Utklippans mistsignalapparat icke torde hava avgivit föreskrivan tyfonsignaler (2 ljud var 30de sek) vid tillfället orsakade grundstötningen,allt under förutsättning att effektiv lodning kommit till stånd. I detta sammanhang måste man dock fråga sig vad orsaken kunde hava varit att befh, som säger sig hava personligen använt en 35 famnars (64 meters) lodlina,icke kunnat erhålla någon botten vid sista lodningen,vilken skulle hava ägt rum c:a 8 tidsminuter innan Utklippan kom i sikte.Fartyget gjorde enligt uppgift endast 2½-3 knop genom vattnet och borde således från tiden för sista påstådda

MARYANA 29.3.45

lodningen tilldess att grundstötningen ägde rum, på sin höjd hava tillrygga-lagt ½ naut. mil.Verkliga djupet vid lodskottets tagande kunde därför icke hava överskridit 20 meter,vilket endast utgör 1/3-del av linans längd. Det förefaller ävenledes egendomligt för den erfarne navigatören att bästemannen,som vid sjöförhöret uppgivit att han kom på däck 15 minuter före grundstötningen och varit med om att bärga segel,synbarligen icke lagt märke till befh sista lodning utan endast sett att lodlinan varit framme. Dessutom uppgiverbefh att han lodat 2 gånger , under det attredaren-jungmannen Rudebeck säger sig hava sett befh loda 3 gånger. Däremot har befh icke i sin rapport om sjöolycka, punkt 32, icke lämnat några som helst uppgifter om lodningar under de 4 timmarna närmast före grundstötningen. Lägges därtill att befh uppgifter rörande frivakten, som blev kallad på däck ett par minuter före grundstötningen,inte stämmer med bästemannens vittnesmål ,frågar man sig vad som är sanning i den av befh u-tecknade rapporten,vilken av formuleringen att döma icke skrivits av honom själv. Ännu mera besynnerligt förefallerdet att redaren,i det här fallet en kvinna, tjänstgjort som utkik. Vad slutligen mistsignalapparatens å Utklippan av allt att döma för sena startande beträffar, synas de vid sjöförklaringen hördas uppgifter i stirt sett överensstämma, med riktiga sakförhållandet och de tider som lämnats av fyrpersonalen i till Lotsstyrelsen införskaffade förhörsprotokoll.

Ex officio
Bo Bergström

Skepparen & Stina Rudebeck i brev till KK 7.9.45

Förklarat att frivakten som kallades på däck före grundstötningen utgjordes av bästeman och kock-jungmannen.Lagenkräver endast 3 mans besättning på en skuta av Maryanas storlek.Hon själv var alltså som redare-jungman extra ombord. -" Sedan påpekar ni längre bort i eder skrivelse att bästeman uppkom en kvarts timma före strandningen,vilketär fel ,då grundstötningen skedde endast några minuter efter det vi siktat land. Så edra meningar stämmer ej ihop med vad ni syftar på . Som förut förklarats vid sjöförhöret att ej plats fanns för varken STB eller BB gir då det bröt på båda sidor om oss.Vidare skall jagbe att få meddela att redaren-jungman inte uppgivit att kapten lodat 3 gånger utan 2 gånger.Mitt svar tillförhörsledaren när han frågade om jag var säker på att kapten lodat,var"det vet jag, för jag fick gå in i styrhytten och styra." Därimot uppgav jag att kaptenen blåst 3 nödsignaler omedelbart efter grundstötningen, och att efter tredje signalen blåste Utklippans mistsignal för första gången.Det måste ha blivit förväxlat,i annat fall hade väl dispyt uppstått vid sjöförhörets avgivande. Likaså att bästemannen svurit på att han var uppe en kvart innan grundstötningen.Det kunde han helt enkelt inte,enär jag själv uppväckte frivakten och befh redan då börjat bärga segel och klargöra ankare och det

MARYANA 29.3.45

endast var ett par minuter efter som vi törnade. Så bästemannen kunde inte ha sett amnat än lod och lina,vilket låg på däck,och tydligt kunde ses vara använd.Även det var ju en stor sak som hade blivit dispyt om vid rapportgivningen. Av eder skrivelse ber jag på det bestämdaste få påpeka att befh skrivit sin rapport egenhändigt men var hos skeppsmäklare Johan Kindborg och fick den maskinskriven av herr Svensson därstädes. Vad anses för fel med formuleringen? Samtliga fyr- och militär personal var ense omatt vi utfört allt somkunde utföras för att förhindra olyckan och försöka bärga fartyget.

Högaktningsfullt
Stina Rudebeck
Redare för m/s Maryana

Evert Ekeroth
Befh i m/s Maryana

Påskrivet: Ändrar ej min tidigare fattade åsikt rörande orsaken till grundstötningen.
BoB 17/9-45

SKNEIII vol 348

Brev till SKN från Sjöförsäkr.AB Öresund,Malmö 27.9.45

Rubr fartyg förliste 29.3.45 på Utklippan . Enligt uppgift från huvudredaren, fröken Stina Rudebäck, var fartyget krigsförsäkrat hos SKN för ifrågavarande resa. Med anledning av den stora faran att bli torpederad av främmande ubåtar i Hanöbukten - så sent som den 29.12.44 hade ju ss Venersborg torpederats - satte fartyget vid passerandet av Sandhammaren icke den vanliga kursen till något syd om Utklippan, utan kursen sattes först upp till i höjd med Simrrishamn och därifrån på sundet mellan Utklippan och fastlandet.Vid närmandet av Utklippan uppkom tjocka och trots försiktig navigering grundstötte fartyget. Vi ha lämnat försäkringstagaren totalförlustersättning med 25000 kronor,men då olyckan torde vara att tillskriva krigsorsak,hemställa vi att Nämnden tager under prövning frågan om ersättning under krigspolisen.

Svar till Öresund från SKN, 1.10.45

Vi kunna för vår del icke finna att haveriet kan betraktas som ersättningsgillt under krigsförsäkringspolisen vare sig helt eller delvis,men därest ni så skulle önska,äro~~x~~ vi givetvis beredda underställa frågan dispachörens prövning.

Öresund svarat SKN 11.10.45

Det förefaller oss som om falletskulle vara tämligen likt haverierna per ångarna Betula och Edö, i synnerhet ss Betula 13.12.44, och i vilka fall SKN påtagit sig ersättningsskyldighet med respektive 50% och 66% . I fallet Betula har befh gått innanför Utklippan,därpå satt kurs på Hanö för ~~xxxxxxx~~

MARYANA 29.3.45

för att sedan styra på Simrishamn och vidare till Sandhammaren.Detta för att hålla sig nära land,då det påståtts i Oxelösund att ubåtar hade opererat i Hanöbukten c:a en månad tidigare. Enligt KK sjötekniske konsulent, Bo Bergström, ha ubåtar enligt pressen opererat i Hanöbukten i början av januari 1945.Betulas navigering har varit bristfällig,men trots detta har konsulenten ansett att ersättning under krigsförsäkringen bör utgå med 50% ,vilket också godkänts av Nämnden. Då dessa fall uppgjorts utan att överlämnas till dispachör och då ,som sagt, fallen Betula och Maryana äro likartade,vore vi tacksamma om ni åter ville pröva ärendet.

SKN svarat Öresund 15.10.45

Vi skola inhämta KK Sjötekniske konsulents uttalade i saken.

Vördsam promemoria,Sthlm 19.10.45

(Avgiven på SKN:s anmodan för att avgöra SKN:s ev. ersättningsskydlghet)

3) Särskilda anmärkningar: Sjöförsäkrings AB Öresund har i sina skrivelser 27.9 och 6.10 d.å till SKN gjort gällande att fallet Maryana skulle vara "tämligen" likt haverierna per ss Betula och ss Edö,där SKN påtagit sig ersättningsskyldighet med resp. 50 och 66% . Vad Edö beträffar har denna grundstötning vid Blinda Segelskär den 28.7.44 enligt min åsikt inga som helst anknytningar till Maryana. Ångaren grundstötte när den med kronlots ombord i tjocka sökte sig in till Falsterbokanalens mynning istället för att söka föra fartyget mellan falsterborev och det tyska minfältet.Dessutom torde varken lotsen eller befh ha varit underkunniga om att mistsignalen å det såsom vaktskepp för Sjökontrollen utlagda fyrskeppet nr 28 sedan ett par månader upphört att fungera. -
Jag skall nu jämföra Betula och Maryana-fallen. Ångf.Betula var i mitten av dec 1944 på resa Oxelösund-Hälsingborg,varvid befh valde farvattnet Kalmarsund och leden N om Utklippan. Han hade före avgången från Oxelösund erhållit meddelande om att främmande ubåtar varit sedda i Hanöbukten, och det torde därför ligga i öppen dag att befh icke tvekat att sötta kursen på Hanö för att därför, om så nödvändigt, ~~krxxxx~~ krypa efter Skånekusten. Rättvisande kurs 273° bar rätt på Hanöfyren som står på öns norra sida. När sedan siktförhållandena efter det Utklippans fyr varit tvärs BB, förvärrats,ändrades kurs till rv 266° ,vilken kurs skulle tagit fartyget knappa 2 nautiska mil söder om ön. Vanliga kursen över Hanöbukten från norr om Utklippan ner mot Sandhammaren är däremot 233°. Fartyget grundstötte till följd av tjocka och försumlig navigering på sydsidan av Hanö. - Maryana däremot höll sig först innanför territorialgränsen mellan Sandhammaren och upp mot höjden av Brantevik,passerade sedan tvärs Simrishamn på 4 nautiska mils avstånd,på kurs rv 32° s

MARYANA 29.3.45

som bar öster om Hanö. I stället för att fortsätta i den inslagna riktning en ändrade befh kursen i lat N 55 40,9′-long O 14 38,1′ till rv 65° och styrde rätt på Utklippan efter att endast ha tillryggalagt 24 nautiska mil från lysbojen utanför Sandhammaren. Han motiverar denna sin ur krigsrisksynpunkt förkastliga åsikt med att det " naturligtvis varit bättre att gå direkt mot Hanö, men enär vinden varit gynnsam samt vackert väder rått, hade kursen lagts om mot Utklippan." Han nämner försiktigtvis ingenting om att vinden varit lika gynnsam om han fortsatt upp mot Hanö. I detta sammanhang bör erinras om att Maryanas kurslinje låg endast 3-4′ norr om den plats där ss Venersborg anses hava blivit torpederat av en okänd ubåt 29.12.44. --- Som avslutning får jag tillrättalägga ett fel som insmugit sig i en av Öresunds skrivelser. Sjötekniske konsulenten har ej konstaterat att främmande ubåtar enligt tidningspressen opererat i Hanöbukten i början av januari 1945. Ur Dagens Nyheter 9.1.45 har saxats förljande:" Sydöstra Sveriges Dagblad meddelade i fredags (5.1.45) att 2 fiskebåtar c:a 10′ syd Hanö iakttagit en ubåt, den ena fiskebåten på så nära håll som 50 meter. Vid polisförhör som landsfiskalen i Sölvesborgs distrikt på landsfogdens anmodan hållit med fiskarna, ha uppgifterna bekräftats, sålunda även den om det ryska emblemet på ubåtens torn. Blott ifråga om tidpunkten ha de ändrat sig nämligen från den för DN uppgivna 27.11 till 17.11.44."

I SKN:s försäkringsvillkor av 1.10.41, §2 mom.3, medgives ersättning för fartygsom till följd av krigsförhållandena nödgats gå inom territorialgränsen eller i led eller farvatten som icke skolat under vanliga användas, eller eljest på från fredsförhållandena avvikande sätt, dock endast i den utsträckning SKN med hänsyn till omständigheterna finner skäligt fastställa. Maryana har icke tagit någon sådan väg. Motorseglarna i gemen även under fredstid, sätta så gott som alltid kursen mellan Utklippan och Utlängan då de, kommande från västkusten, äro destinerade till platser i Kalmarsunds omgivningar. Denna sedväja gäller dock icke under siktbart väder eller för ång- och motorfartyg. Med stöd av vad ovan anförts, får jag som min åsikt uttala att Maryanas strandning icke kan rubriceras under benämningen krigsförlisning. Det synes mig även vara uteslutet att man till viss del vore skyldig påtaga sig några förpliktelser för ovannämnda civilhaveri.

Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

(Efter att ha erhållitdetta P.M. 20.10.45 förklarade sig Öresund 10.11.45 berett att avstå från att underställa ärendet dispachörens prövning "utan avskriva vi istället haveriet."

SKN 24.10.45 ersatt Bergström med 175 kronor.

=================

MARYANA 29.3.45

Kompletteringar

I Karlskrona blev haveriet känt först den 5.4 och Blekinge Läns Tidning skrev en notis den 6.4.45. Maryana gick på endast 20 meter SW Utklippans fyrplats och de 4 ombv rodde iland i livbåten för att få hjälp. Sedan c:a 13 ton kalksalpeter kastats överbord för att lätta Maryana drogs hon flott med en motorbåt kl 20 i växande sjöhävning men bogserades bara 100 meter i W riktning innan motorbåtens motor skar ihop.För att inte själv komma på grund måste motorbåten kapa bogsertrossen och Maryana drev iland på nästan exakt samma ställe som förut. Hermes och Långörens lotsbåt kom förts på långfredagens f.m 30.3 mne redan kl 15 måste arbetet avbrytas i ökande xxxx ostlig vind som tilltog till kuling. I det utsatta läget slogs fartyget sedan sönder i bränningarna och låg 2.4 utspritt i flera delar i grundbrotten. - Stina Rudebeck omnämndes som skeppare Ekeroths fästmö.

Historik

2-mastad motorskonert på 55 brton byggd 1899 i Svendborg av ek.(Ex Sylvi, Christiane) L.20,5.B. 5,6 Huvudredare fröken Stina Rudebeck i Mönsterås, Kalmar län. Inköpt som Sylvi jan 45 från Kerstin Ericsson i Göteborg för 25000 kronor. 30 hkr motor. 95 ton dw. Driven,förhydd och reparerad 1940. Skonerten Christiane av Marstal inköptes till Sverige för 7000 kr i mars 1913 av skeppare Olaus Andersson i Åstol. Kerstin Ericsson blev huvudredare i mars 42 efter Ingrid Johanna Samuelsson,Hovenäset,maka till skepparen K.F.Samuelsson.

LL 605 RAMONA 11.4.45

SÄNKT MED ARTILLERIELD AV UBÅT TILL ANKARS I HANÖBUKTEN - EN MAN DÖDAD. 4 MAN UNDKOMMIT I LIVBÅT I SKYDD AV MÖRKRET.

Sammanfattning.

Natten till ons 11.4.45 låg Ramona med tända lanternor för ankar 28′i bäring 170° från Utklippan och c:a 50′SO Simrishamn, lat N 55 30′- O. 15 55′. 4 av de ombv sov under däck och 32-åriga Roger Karlsson,Fisketången gick vakt för att se till lanternorna. Ramona hade 70 lådor torsk i rummet, ett 100-tal tomlådor staplade på däck.Nationalitetsmärket på styrhytten var belyst och ankarlanternan lyste reglementsenligt från fockstaget. Kl 03.15 hördes mullret av en ubåts dieselmotorer och Karlsson ropade en varning ner till sina kamrater som alla kom upp på däck. De såg en ubåt i mörkret c:a 40 meter från Ramona men då ingen kunde drömma om att bli anfallna gick alla ner under däck igen. Kl 03.40 hördes 3 skott från grovkalibriga automatvapen och uppkomna på däck ropande :" Skjut inte! Vi är svenskar" möttes fiskarna av en salva på minst 20 skott, avlossad med kraftigt smällande automatvapen från ubåten som låg endast c:a 30 meter från Ramona. Det gick ettpar-tre minuter mellan de första skotten och denna salva som kom då fiskarna sökte starta motorn. Samtidigt som Robert Karlsson viftande hördes ropa:" Vi är svenska fiskare!" segnade han ner träffad i mellangärdet av en granat som slet upp ett knytnävsstort hål rakt igen honom. Han torde ha dött omedelbart Elof Karlsson och Helge Hermansson hade kommit uppfrån maskin och Helge träffades i axeln av ett splitter. Båda hoppade överbord och låg sedan och höll sig i relingen med fartygsskrovet mellan sig och ubåten. Skeppare Oaul Hansson och Henning Larsson blev kvar ombord och sökte få livbåten i sjön. Den hade träffats av ett 10-tal skott . Det var svårt att överblicka skadorna men styrhytten var sönderskjuten och mesanbommen träffad.Vatten strömmade in i motorrummetoch lastrummet genom hål under vattenlinjen. En livboj hade skjutits itu. Ubåten hade försvunnit i mörkret . De 2 utombords halades upp på däck och de 4 överlevade övergav i hast Ramona i den läckande livbåten som roddes undan i skydd av mörkret och en uppdykande dimbank. Ramona flöt ännu med stark STB slagsida då hon siktades för sista gången. Roberts döda kropp hade måst lämnas kvar på däck. Efter ett par timmars rodd nådde männen GG 121 Liberty av Göteborg som låg till ankars tillsammans med 7 andra båtar. Liberty och 2 av de andra båtarna lättade ankar och gick mot den plats där Ramona borde befinna sig om hon ännu flöt.De mötte då en ubåt som skar deras kurs och avlossade 3 skott varefter båtarna genast vände om med kurs mot Simrishamn dit de kom kl 16 den11.4 med flaggorna på halv stång. Ryktet om vad som hänt spred sig snabbt och väckte stor förstämning. Radiovarning utsändes till alla fiskebåtar i södra Östersjön som avbröt fisket och vände hemåt. Den 12.4 låg båtarna i fyrdubbla led i Simrishamn.Ingen vågade gå ut

LL 605 RAMONA 11.4.45

men redan den 13.4 gick Bohusbåtarna till sjöss igen. Den 26.3 hade GG 324 Mandar av Styrsö beskjutits av flyg 2 timmars gång Ö Christiansö och detsamma hände den 27.3 KN 18 Edith av Karlshamn. Kl 23 den 13.4 sågs från KN 122 Condor en okänd ubåt och ett annat krigsfartyg vid Utklippan passera endast 25 meter från Condor. Den 11.4 observerades från en eskort 7' i bäring 70 från Simrishamn en ubåt utan flagg på stort avstånd och minsveparna Sandön och Bremön gick till sjunkbombsattack. Ubåten hade gått i u-läge så fort den siktat minsveparna och efter sjunkbombsfällningen hördes inga ljud i hydrofonerna på minsveparna. -Den 14.4 besköts motorgaleasen Rita av Ven på 55 brton ½' NW Höganäs med spårljus av ett okänt krigsfartyg .Tyska örlogsfartyg jagade vid denna tid egna flyktingfartyg från Ostpreussen som sattkurs mot Sverige och ryskt flyg och ryska ubåtar anföll allt de fick syn på, inte minst svenska fiskebåtar. Natten till den 27.3 låg GG 382 Runa av Öckerö,Skeppare Ernst Petterson, för ankar med tända lanternor 10' SW Bornholm med andra fiskebåtar i närheten då kl 23.30 bomber började regna ner runt omkring båtenoch okända plan dånade fram i natten. Ett 40-tal bombexplosioner iakttogs trots mörkret, den närmaste 200 meter från Runa.En mörklagd konvoj på W kurs befann sig längre sydvart. Runa satte genast kurs mot Trelleborg. Den27.3 såg en Skillingebåt en oceangående ubåt endast 7' SSO Skillinge. Ubåtar av den största typen siktades dagligen runt Bornholm och verkar genomgående ha varit tyska eftersom de ofta gick upp intill svenska fiskebåtar och avkrävde dem torsk och torsklever. En tysk ubåt prejade t.o.m 3 nöjesfiskare i en snipa utanför Simrishamn och tog hela deras fångst värd 300 kronor.

KK Sb vol 182

Rapport

Mån 9.4.45 på morgonen avgått från Simrishamn för fiske . Styrt SSO under 7 timmars tid motsvarande c:a 50' och därefter fiskat.På nätterna legat för ankar på internationellt Vatten.-Då Ramona ankrade tis kväll 10.4 hade hon 70 lådor fisk i rummet samt 2 ton is och c:a 50 tomlådor. På däck akter var surrat c:a 100 tomlådor. Djupg F 8' A 9,5'. 5 ombv. Sänkt av ubåt ons 11.4 kl 03.45 på ungefär N 55° 50'-O.15° 55'.Ingen vind eller sjö. Klart. En man dödad, en skadad.

Besättning

Skeppare Paul Hilmer Hansson, Fisketången, 38 år

Fiskare Henning Valdemar Larsson, Fisketången, 33 år

† Fiskare Robert Karlsson, Fisketången, 32 år - gift, 4 barn 1-7 år gamla.

Fiskare Elof Reinhold Alfredsson,Fisketången

Fiskare Helge Linus Hermansson, Fisketången , 20 år

Rapport

Ons 11.4.45 låg Ramnona till ankars å ovan angiven position,förande reg-

LL 605 RAMONA 11.4.45

lementsenlig ankarlanterna och svensk flagga. Hade neutralitetsmärken målade på styrhytt, bogar och låringar samt "Ramona Sverige" målat på sidorna midskepps. Kl 03.25 hördes ett surrande ljud,troligen från en ubåt. Hela besättningen var under däck. Kl 03.45 hördes skottlossningpå nära håll. Hansson,Larsson och Karlsson rusade upp på däck.En ubåt syntes i mörkret om STB på 30-40 meters avstånd.Vidare observerades att styrhytt och mesansegel skadats vid skottlossningen. Samtliga ropade 7-8 gånger mot ubåten: "Vi är svenskar!" - Hansson och Larsson sprungo därefter akteröver för att starta motorn. Karlsson blev stående midskepps och ropade ytterligare två gånger," Vi är svenskar." Inget svar hördes från ubåten. Plötsligt öppnade ubåtenåter eld varvid minst 20 skottavlossades.Karlsson träffades och skadades till döds. Skott hade gått tvärs igenom bålen och ett knytnävsstort hål syntes i ryggen.Mellan första och andra skottlossningen förflöt 2-3 minuter. Hansson fick ett mindre splittersår på halsen.Övriga 3 ombv förblevo oskadade. Hansson sökte skydd genom att hänga sig på utsidan akterut om BB. Larsson hoppade överbord och simmade omkring i närheten. De andra 2 stannade kvar i skansen under beskjutningen. Sedan Hansson och Larsson återtagit sig ombord sjösattes jollen ochsamtliga gick i denna och rodde mot GG 121 Liberty som låg i närheten. Då Ramona övergavs hade hon börjat få STB slagsida. Styrhytten var totalt ramponerad och skrovet hade fått flera träffar .Skadorna hade i hastigheten ej kunnat bedömas. Sedan de överlevande kommit ombord i Liebrty styrde denna och varnade övriga fiskebåtar i närheten. Därefter styrdes mot platsen för beskjutningen menman vågade inte fortsätta emedan en ubåt låg i kursriktningen. Ramona hade antagligen sjunkit eftersom hon annars borde ha synts från Liberty.

Sjöförklaring i Lysekil lör 28.4.45 kl 11.30

Sakkunniga,Hamnkapten Axel Färnlöf & kapten Frithiof Hjelmvik.

1) Var befann sig vaktmannen vid tillfället eller var någon ankarvakt ej utsatt?

Skeppare Hansson: Haft vakten 02.30-0.3.30. Suttit nere på bänken då beskjutningen började. Det var 3 skott. Jag sade till pojkarna att ta på livbältena och gå upp på däck. Ubåten förde inga nationalitetsmärken men den korts atund jag såg den tyckte jag det var en liten ubåt. Efter den första beskjutningen skyndade vi akteröver.Vi var synliga i ljuset från ankarlanternan.Från ubåten avlossades en ny slava som uppebarligen var riktad mot oss i aktern.Jag kastade mig överbord. Efter beskjutningen hade Alfredsson konstaterat att Karlsson var död. Liberty påträffats efter 2 timmars rodd. Liberty lättade ankar och varnade Anita av Halmstad vilka tillsammans uppsökte och varnade 3 andra båtar,varefter alla 5 båtarna gått för att söka efter Ramona. Då de siktade en ubåt föröver i mörkret avbrot de sökandet. Så många skott som Ramona fick så måste

LL 605 RAMONA 11.4 45

hon ha sjunkit.Bland annat hade hon ett stort hål i BB låring. Ramona hade fört 2 lanternor och nationalitetsmärket på styrhytten hade varit belyst.

De andra 3 fiskarna från Ramona ej haft något att tillägga.

KK memorial 18.5.45

Beskjutning medelst mindre kanon från en i ytläge liggande okänd ubåt.

Särskilda anmärkningar: Inga uppgifter ha lämnats vid sjöförklaringen om den omkomnes fullständiga namn,ålder,hemort eller nummer vid sjömanshus.

Ex officio
Bo Bersgtröm

UDH-2062 Fiske

HEMLIGT signalmeddelande BAS till CM 11.4.45

HEMLIG

(Mottaget kl 16.37) (Original se HP 39c)

En okänd ubåt har med artillerield på 30- 40 meters avstånd 11.4 kl 03.40 på lat. 55 30′- long 15 55′ -cirka 30′StO Utklippan - sänkt fiskebåten LL 605 Ramona Fisketången. Enman omkommen. 4 räddade av GG 121 Liberty av Göteborg. Ramona låg till ankars med tända lanternor. Förhör har igångsatts.

((Detta är allt om Ramona i denna file))

(H)

UD Hp 80c 3520

Signalmeddelande från BAS till CM,mottaget 11.4 kl 18.03

Den 11.4 omkring 03.40 på 55 30 - 15 55 låg Fb LL 605 Ramona till ankars. Kl 03.00 hördes från fb en ubåt. Befh Paul Hansson gick, efter att ha siktat ubåten,ner under däck ,varefter ingen befann sig ovan däck.Kl 03.40 upptäcktes skottlossning mot fartyget. Hansson och 2 man sprang upp på däck. Hansson såg att styrhytten och mesanbommen voro skadade. Skottlossningen förorsakade kraftiga smällar. Skjutningen upphörde efter ett par minuter. Hansson , Benning Larsson och Robert Karlsson ropade 7 à 8 gånger :" Vi äro svenskar!" Ubåten befann sig då på 30-40 meters avstånd. Inga tecken eller igenkänningsmärken kunde iakttagas. Inte svar erhölls från ubåten. Försök att starta motorn gjordes i avsikt att dra sig undan. Medan detta pågick öppnades elden på nytt. Hansson bedömde att minst ett 20-tal skott avlossades varav de flesta träffade. Robert Karlsson blev träffad och avled. I detta läge hoppade Hansson och Larsson i sjön ,medan Elof Andersson och Helge Hermansson stannade ombord. Medan Hansson och Larsson lågo i vattnet upphörde skjutningen och ubåten syntes avlägsna sig. Hansson och Larsson gingo ombord. Stora skador kunde konstateras på fiskebåten varför livbåten sattes i vattnet. Då fiskebåten övergavs kunde konstateras att STB-sidan låg lägre än normalt.Båten tog in vatten. Den i närheten befintliga Fb Liberty bärgade livbåten och styrde därefter mot platsen för krigsförlisningen.Därvid upptäcktes en ubåt ,varför Liberty inte vågade gå ända

LL 605 RAMONA 11.4.45

fram.Det är dock mycket sannolikt att Ramons sjunkit. Liket efter den avliden Karlsson blev kvar på Ramona. Övriga besättningsmedlemmar oskadade. med undantag för att Hansson fått ett litet sår på halsen,sannolikt av splitter. Åtgärder har vidtagits för attunderrätta Robert Karlssons fru, Ruth Karlsson i Fisketången. Wilhelm Larsson i Fisketången skulle ombesörja meddelandet.

HEMLIG

HEMLIGT signalmeddelande BAS till CM,mottaget 12.4.45 kl 12.47

Rapport om Sandöns sjunkbombsfällning . Kl 16.15 11.4 ingick meddelande till BAS (= Befh Amiråäen å Sydkesten) att en svensk fiskebåt sänkts ost Simrishamn. Meddelandet kom från LCM (= Luftbevakningscentral Malmö) och innehöll ej tid och plåts för sänkningen. Enär nord- & sydgående eskorterna vid tidpunkten befunno sig i farvattnen Ost Simrishamn ,utsändes meddelande till eskorteraade Bremön och Sandön. :"Fiskefartyg sänkt ost Simrishamn. Obestyrkt." När detta meddelande mottogs på Sandön siktades på omkring 8′avstånd i bäring 70° från Simrishamn ett större antal fiskebåtar spridda över ett stort område. Inom detta område siktades också en ubåt utan flagg. Av märkningen på tornet framgick att ubåten var tysk. Den föreliggande situationen sammanställd med BAS meddelande föranledde Fc (fartygschefen) att bedöma att en fiskebåt av de närvarande blivit sänkt av den siktade ubåten. På omkring 6000 meters avstånd intog ubåten u-läge.Fc bedömde härav dels att anfall mot svenkt farrtyg ägt rum ochdels ytterligare var att befara. Sjunkbombsanfall insattes. 15 sjunkbomber fälldes. Efter anfallet avlyssnade Sandön med Perifon området under 2 timmar. Intet kunde upptäckas. Fc har i föreliggande fall handlat efter givna order.

HEMLIG

HEMLIGT signalmeddelande BAS till CM,mottaget 12.4 kl 13.27

Fiskaren Karl V.Karlsson på Fb KA 122 Condor meddelar: Den 11.4 c:a kl 23.00 då Condor på grund av meddelandet i TT om Ramonas beskjutning var på hemväg, observerades 2 okända fartyg ,varav ett med säkerhet kunde identifieras som en ubåt, på 20-25 meters avstånd. Det andra fartyget liknade en minsvepare typ Arholma.Inga navigeringsljus kunde upptäckas. Fiskebåten KA 193, som var i närheten av Condor, måste väja för ubåten för att undvika kollision.

((Ovanstående signalmeddelande arkiverats i mapp c/257 Sandön))

UD Hp 80c vol 1584

Rapport till Chefen för Karlskronaavdelningen från minsveparen Sandöns fartygschef 12.4.45

HEMLIG

Jämlikt KK Ao H:5/44 kap. V,mom.54 får jag härmed vördsamt inrapportera följande tillbud till neutralitetskränkning ,vilket inträffati samband med eskortering nordvart den 11.4.45.

LL 605 RAMONA 11.4.45

Vid eskortering nordvart 11.4.45 kl 16.48 befann sig Sandön med ss Ranfrid på svenskt territorialvatten c:a 3′i bäring 10° från Simrishamn,då följande meddelande erhölls från BAS medelst f col il:" Fiskefartyg sänkt ost Simrishamn. Obestyrkt?" - Då il-meddelandet icke innehöll tids- eller lägesangivning,beslöt jag att tillfälligt lämna eskorten för att närmare taga reda på förhållandet. Ranfrid meddelades om sänkningen och Sandön avsågs tillfälligt lämna eskorten till ML. Den senare, som just hade lämnat eskorten vid Simrishamn , för ingång därstädes, återkallades och beordrades övertaga eskorten. ML, vilken även mottagit ovannämnda il, meddelades Sandöns avsikt. Efter passage av ML strax nord Nedjans lysboj,satte jag kurs 80° mot ett stort antal svenska fiskebåtar vilka i två stora strängar stävade mot Simrishamn. Avståndet till det främsta fiskefartyget var då 6′. Den ena strängenkom från Utklippan och den andra från Christiansö. -Min avsikt var att efterhöra de närmare detaljerna kring sänkningen och huruvida hjälp var erfordelig. Medan Sandön ännu befann sig 1,2′innanför territorialgränsen,upptäcktes i bäring 70° och på avstånd 120 HM en främmande,stillaliggande ubåt med stäven vänd sydvart,som icke befann sig i fullt övervattensläge (ett mellanting mellan övervattens- och mellanläge)å N. 55 36′- 0.14 35′, förde icke någon flagg och var svartgrå till färgen.Bryggan var kantad med gula band som bildade ett fullt synligt T. Efter upptäckten styrde Sandön rätt mot ubåten i syfte att identifiera densamma. Samtidigt klargjordes för strid och sjunkbombsanfall. Norr och söder om ubåtenbefunno sig i två bågar en mängd svenska fiskebåtar på väg till Simrishamn med ett kortaste avstånd till ubåten av 10 HM. på avstånd 70 HM föreföll ubåten ha stora likheter ha stora likheter med den tyska ubåten av större typ (Marinkalendern 1945 sid 218,bilden högst upp på sidan)Då avståndet nedgått till 60 HM satte ubåten fart och dök. Periskopet hölls uppe i c:a 1 minut. Sett i samband med dennyligen inträffade sänkningen av en svensk fiskebåt,bedömde jag i detta läge att ett anfall från ubåten kunde befaras,varför jag satte in sjunkbombsanfall mot densamma.Sammanlagt fälldes 13 st och kastades 2 st sjunkbomber med en djupinställning på 20-30 meter.Samtliga bomber detonerade normalt. Efter slutförande av anfallet stoppades Sandön för lyssning i perifon. Fartyget kvarlåg i området för lyssning och spaning i c:a 2½ timmar,men ingen bullerkälla eller något annat härrörande från ubåten kunde förmärkas. Under denna tid hade jag förbindelse med 3 st fiskebåtar,vilka meddelade att dels 4 man räddats från det sänkta fartyget, dels att 2 st troligen tyska ubåtar opererat i deras omedelbara närhet, dels vid Utklippan, dels vid Christiansö,varav den vid Utklippan troligen var den som Sandön fällt sjunkbomber mot. Efter meddelande från CKKA kl 20.34 avbröts lyssningen och spaningen ,varefter Sandön gick för att återförena sig med eskorten,vilket skedde SO Tärnö kl 23.05 Vid samma tid övertog Sandön ånyo eskorten och detacherade ML.

H.M.Minsveparen Sandöm 12.4.45
Gunnar Holm. Fc.

LL 605 RAMONA 11.4.45

Assurans

Ramona var försäkrad för 100.000 kr men dagsvärdet var c:a 130.000:-
Ombord fanns 70 lådor fisk 2100:-, proviant 250:-. pengar 800:-, 2 ton is 125:-, 150 tomlådor 233:-, 15 fat tjärolja 1420:-, 3 fat Solarolja 620:-
1 fat smörjolja 554:-
SKN 14.6.45 utbetalat 100.000 kr för totalförlust.
SKN 16.1.46 proveny 50:- för såld livbåt

Livbåten

Ramonas livbåt var sönderskjuten i bakstammen, 5 bord var sönderskjutna liksom vattentanken och brödtanken och lämmarna var borta.Båten fraktades med en fiskebåt till Väjern och köptes där för 150 kr av en fiskeskeppare. SKN lät sig nöja med en proveny på 50 kr.

T Fredh : "Det hände i väst" (Lysekil 1976)

Fiskare Henning Larsson,Fisketången,berättar 1975

Vi såg när kulorna gick tvärs igenom båten. Vi gömde oss bakom motorn på den sidan som vette från ubåten. Till sist fick vi ut livbåten som var skadad och läckte.Vi rodde i 3 timmar och en man öste hela tiden. Efter några minuter kom dimman. Ubåten fick svårt att se oss och detta var kanske vår räddning. Det har funnits många teorier om sänkningen av Ramona. Ubåten var troligen tysk och sänkningen kan ha berott på ett misstag. Vid samma tid fanns det i Sirmrishamnstrakten en båt som hette Ramona och som gick med flyktingar.Det fanns också en flyktingbåt i sydnorge med namnet Ramona. Det är tänkbart att tyskarna sänkte fel Ramona.

"Dom hade inget val" (1985)

Skeppare Paul Hansson, Fisketången, berättar 1984

Vi låg natten till 11.4.45 för ankar med tända lanternor ett 40-tal sjömil Ö. Simrishamn. Vid 03.30-tiden observerades en ubåt bara ett 30-tal meter ifrån oss. Helt plötsligt började dom skjuta. Vi ropade allt vi orkade att vi är svenskar.Vi kunde se folk på ubåten,men de svarade inte.De förstod väl inte vad vi ropade ,eller ville inte förstå. Det svar vi fick var en ny salva från deras kanoner. Henning Larsson och jag sprang ner i maskin för att starta motorn .mendet lyckades inte. Jag var sjuk och av sjukdomen och spänningen rasade jag ihop på durken. Men så tog jag mig samman och kom upp på däck och kunde konstatera att beskjutningen fortsatte. Styrhyttsfönstren var krossade, skotet till mesanmasten hade skjutits av så att seglet hängde och slängde.överallt fanns märken avbeskjutningen. Jag och Henning hoppade i sjön från BB låring . Då vi låg där kunde vi se en grovkalibrig projektil gå igenom STB bog och fortsätta utgenom BB låring. Men Ramona sjönk inte

LL 605 RAMONA 11.4.45

genast. När ubåten så småningom försvann i morgondimman hjälptes vi ombord igen. Vi hann få med oss lite kläder och våra plånböcker och sätta xxx ut livbåten innan vi övergav Ramona som ännu flöt då vi rodde bort. Jag saknade då Roger Karlsson och ville vända om för att se vad det blivit av honom men de andra hade sett att en grovkalibrig granat träffat honom och att xxxxx döden varit ögonblicklig. Ingen av dem kunde gå in på några detaljer. Det var alltför hemskt det de sett. Efter 30 minuter fick vi set ett par båtar.Den ena var Liberty av Styrsö, skeppare Oscar Gerle,som tog upp oss och skötte om oss på alla sätt. Endast Paul hade fåtten mindre splitterblessyr..Vi var nog ganska chockade för jag minns att jag bad Oscar att han skulle bestämma vilken position vi befann oss på. Själv kunde jag inte tänka klart efter det vi gått igenom.

KRIGSKALEIDOSKOP FRÅN VÄSTKUSTEN — Egna noteringar

Natten till tors 5.4.45 rasade ett stort konvojslag långt ute till havs V Vinga mellan kl 23 pch 01. Kanondunder hördes i Långedrag och i Göteboggs västra förstäder. Lysbomber flammade på natthimlen,spårljusbanor och mynningsblixtar kunde ses längs horisonten ocj krevader skakade luften. På f.m 5.4 påträffades 15′W Hönö en mängd vrakspillror, lik och olja.På en av flottarna stod det "Lena- Oslo" och på 8 st livbälten Feodosia -Hamburg. I virrvarret av sönderssprängda plankor o.a vrakgods hängde 3 spärrballonger av den typ som tyska fartyg brukade föra på 150 meters höjd.Ballongerna tydde på att 3 fartyg sänkts. Ett lik drev iland vid Fotö. Feodosia på 3075 brton byggd 1922 tillhörde HAPAG i Hamburg och var på resa Aarhus-Oslo då hon blev sänkt av flyg. - Tors e.m 5.4 kom 5 svenska fiskebåtar in i ett konvojslag sxd syd Anholt i Kattegatt. 40 plan anföll i 20 minuters tid en stor tysk konvoj skyddad av förpostbåtar och en hjälpkryssare. 2 fartyg sågs sjunka och minst ett plan störta brinnande. De svenska båtarnatog upp 14 tyskar som infördes till Göteborg. -Några dygn tidigare hade en mängd vrakgods flutit kx iland på Getterön utanför Varberg.Spillrorna var sållade av kulhål och splitter. En mängd leksaker påträffades såsom miniatyrer av norska bondgårdar och fårbodar,tydligen avsedda som presenter till tyska barn.Flygplansdelar identifierades som kommande från ett Mosquitoplan. - Efter ett konvojslag natten till tis 10.4 påträffade Hälsöbåtar samma dag inom ett område 16-17′ från Pater Noster en mängd vrakgods, tomma flottar, sönderslagna livbåtar, mahognydörrar, lastluckor mm I gyttretflöt minst 200 döda tyska soldater iförda uniform och livbälten, de flesta var i 18-20-årsåldern. "Det var en sorglig syn att se dem ligga där men vi måste lämna dem kvar.Hade vi xxxxxx tagit en hade vi fått ta alla och de var alltför många." -Natten till 19.4 kom fiskebåtar från Hunnebostrand i närheten av ett konvojslag utanför Väderöarna då flyg anföll en tysk konvoj. - 22 överlevande från en tysk minsvepare med

LL 605 RAMONA 11.4.45

82 mans besättning som flugit i luften kl 08.30 ons 2.5.då 2o engelska plan anföll en konvoj i Kattegatt, påträffades kl 17 av en dansk fiskebåt. De låg på 4 flottar, alla mer eller mindre brända och sårade.Allt befäl hade förolyckats. Alla 22 var i åldern 20.25 år . De infördes till Göteborg Under de sista krigsmånaderna var dessa komvojslag i Kattegatt och Skageraack varje natt inom syn-och hörhåll från svenska kusten. 29 dödatyskar i tonårsåldern infördes till Hönö den 2.5.45 .Många hade brännskador men de flesta torde ha frustit ihjäl. Liken lades ut i ett magasin i Hönö Klova i väntan på kistor och fördes senare med en fiskebåt till Göteborg där de begravdes i en massgrav på Kvibergs Kyrkogård intill masggraven för Westfalenoffren.

Ramonas historik

Motorfiskebåt på 57 brton byggd 1941 i Skredsvik av ek och furu. L.18,8 B.5,9 Huvudredare fiskare Henning Valdemar Larsson i Fisketången med Paul och Uno Hansson som delägare. 170 hkr Bolinder-Munktellmotor. Värd 130.000 kr. Hade Simrishamn som bas för fiske vid Christiansö där ett femtiotal västkustbåtar samlats medan ett 20-tal båtar hade Trellborg som tillfällig hemmahamn.

GG 180 LAILA 19.4.45

FÅTT UBÅT I TRÅLEN PÅ 90 FAMNARS DJUP C:A 15 DISTANSMINUTER N. SKAGEN.

Rapport till SKN

Härmed får jag avlämna följande rapport. Under pågående trålfiske torsdag 19.4.45 c:a 15′N. Skagen på 90 famnars djup med GG 180 Laila av Hönö kom en ubåt i u-läge in i våra trålarredskap med den påföljden att den wiren som var kvar på krabbarna löpte ut till tamp, varefter ubåten drog oss bakåt trots att vi med full kraft körde fram, För att om möjligt tvinga den till ytan ,men då detta ej gick kapades den ena wiren med tanke på att det skulle lossna eller slira så att vi blev fria från ubåten,men det satt fast och den fortsatte att bogsera oss.Vi försökte då att medelst full kraft back få loss ur kastblocket i vår dävert,men ubåten höll wiren så stram att det ej gick att få loss. Då vi ånyo försökte att köra fram och samtidigt svänga så att vi skulle komma i samma kurs som ubåten och om möjk möjligt kunna hiva in på wiren,mendå brast wiren och hela redskapen gick förlorad. I anledning härav får jag därför vördsamt anhålla att SKN ville bevilja ersättning med belopp enligt bifogade uppgifter.

Ombv. besättningen:
Bertil Zachrisson
Edvard Eliasson
Tage Johansson
Elon Eliasson
Egon Johansson

Hönö 26.4.45
Högaktningsfullt
Gunnar Johansson
Skeppare

Räkningar

Hasses Skeppsfournering i Göteborg levererade för 1907:48 följande:
1170 meter räktrålswire, 2x 90 famnar sveplinor & Manilla, 2 trålbord med kättingar och shackles samt div kauser,shackles mm
Albert Johanssons Vadbinderi,Hönö, lev. en trålvad med tillbehör 646:10

Assurans

Laila var kasoförsäkrad för 40.000 kr samt redskap för 5000:-
Redare A.Johansson, Hönö.
SKN ersatt 14.5.45 med 1/3-del avdrag kr 1702:39.

Data

Motorfiskebåt på 49 brton byggd 1931 på Hälsö av ek/furu.L.17,6 B. 6
Huvudredare Aamandus Sigfrid Johansson på Hönö. Skeppare A.J.G.Johansson.
75 hkr motor.

SKAGEN 20.4.45

MOSQUITOPLAN UR COASTAL COMMAND MOT ÅNGTRÅLARE W. HALSEBANKEN I SKAGERACK.

Rapport

Ångtrålaren Skagen avgick Göteborg fre 20.4.45 för fiske W. Halsebanken i Skagerack. Djupg F 8′- A. 14′ 10 omvb.
Ustatt för flygattack kl 22.30 samma dag c:a 15′NNW Skagen i hård W. vind med grov sjö. Mörkt men klar sikt. Skottsakdor genom styrhytt, skorsten, livbåt, däck mm Genom bombexplosioner skakades cementen i rännstenarna loss och jämväl maskinen åsamkades någon sättning. Ingen av de ombv sårats.
- Skagen avgick vid 11-tiden 20.4 från Gtbg. Kl 22 pejlades Skagens fyr i SSO,distans c:a 15′, kurs W. Västlih storm med hög sjö,farten nedsaktats till c:a 2 knop. Fartyget förde vederbörliga signallanternor och hade däcksljuset tänt. Nationalitetsmärken voro målade på bogar, sidor och på styrhytsstaket och fördes svensk flagga akterut. Kl 22.30 hördes motorbuller från ett plan som flög tätt över fartyget men dock ej kunde upptäckas och nästan samtidigt fällde planet 2 bomber och öppnade kulspruteeld. Två salvor från kulsprutorna träffade fartyget och bomberna exploderade på några meters avstånd från Skagen som skakades våldsamt och översköljdes av vattenkaskader.Genast därefter avlägsnade sig flygplanen.Ingen hade sårats ombord. Sedan det konstaterats att fartyget var tätt fortsattes resan till Halsebanken varifrån Skagen efter avslutat fiske återvände till Göteborg dit man kom tis 24.4 kl 21.

Göteborg 26.4.45
Oskar Henriksson
Befh

Besättning

Befh Oskar Henriksson, Filaregatan 3, Nya Varvet,Gtbg, 31.5.88 (Sedan -39)
Styrman Johan Algot Backman,Stilla Gatan 2,Göteborg, 15.7.98
Maskinist Ernst Albin Westerberg, Seglaregatan 8b, Gtbg, 1.3.89
Steward John Martin Ewald Strandberg, Nordenskiöldsgatan 4,Gtbg, 19.7.94
Eldare Gottfrid Eliasson, Latorp, Torsby, Bohuslän, 31.1.86
Törnare Arvid Lennart Larsson, Säterigatan 4,Lundby, Gtbg, 20.10.20
Lämpare Gösta Ståhl, Hjalmarsborg, Nya Varvet, 28.8.02
Matros Karl Johansson, Styrmansgatan 13,Göteborg, 12.6.84
Matros Anders Larsson, Åkaregatan 17,Nya Varvet, 24.11.96
Matros Valdemar Bergström, Edshultshall, 2.12 96

Sjöförklaring i Göteborg 11.5.45

Sakkunniga:Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.
I övrigt lät icke någon som saken kunde angåsig avhöra.

Befh Henriksson: Anfallet hade varat omkring en sekund.
Styrman vitsordat rapporten
Törnaren Larsson: Anfallet varat ett par sekunder.

============

SKAGEN 20.4.45

KK memorial 8.6.45

Beskjutning och bombning av en flygmaskin vars nationalitetsbeteckningar icke kunde fastställas. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 336

Handlingar saknas på SKN

Allan Zanders besiktningsinstrument,Göteborg 17.1.2.45,saknas i denna fåle ävensom Rapport om sjöolycka och sjörförklaringprotokollet .
Har förmodligen sänts till Likvidationsnämnden.

Reparation vid Lödöse varv

Lödöse varv enligt räkning till rederiet 29.6.45 utfört följande arbeten:

Bordläggningen STB: Riktat plåt nr 5 i F-stråket och 2 spant på samma plats 3 spant delvis förnyats.Losstagit & fastsatt garnering i fiskrummet om STB, 17,8 kvm.

Däcket: Ny cement inlagtsx vid förmasten.

Navigationshytten: Reparerat 2 skotthål i frontskottet (2 nya speglar insatta samt panel på insidan).Det genomskjutna nakterhusstativet reparerats.

Askhissen BB: Istyckat och reparerat en dörr,förnyat hissvev.

Skosstenen:Nedtagit densamma ,delvis förnyat,återuppsatt och målat den Ångvisslan förnyats.

Livbåten: Förnyat de 2 övre borden om BB och reparerat tankarna.

Propelleraxeln: Indragit och upprigtat axeln mot guider.

Kostnad : 3220:- kronor.

Reparation vid Lundby Mek.Verkstad,Göteborg.

Arbeten som utförts enligt räkning 29.6.45.

8.5 Justerat och uppriktat stora maskin,undersökt och inriktat vevaxeln
Reglerat och inskrapat ram- och vevlagerna.
Inpassat kopplingsbultarna,uppriktat M.T.vevstake.
Avsvarvat och slipat tvärstyckstapparna.
Svarvat och inpassat tvärstyckslagerna .Förnyat 4 tvärstycksbultar.
Justerat Gejderskon & inpassat nya melaanlägg. = 1791:-

25.5 Prov. reparerat livbåten 45:-

19.6 Uppstagat klädseln och isoleringen i taket vid STB sida av fiskrummet och uppsatt balkar och stöttor för samma. 186:-

9.7 Förnyat ettvant med vevlinor jämte taljerep 219:-
Reparerat maskintelegrafen ochjusterat slagverket 35:-
Uppfört en cementkista om BB i maskinrummet förx tätning av läcka 92:-

Totalt 2368:-

A.Magnussons Skeppshandel ,Gtbg 5.5. levererat 12 tallrikar & 12 muggar.

SKAGEN 20.4.45

Besättning

Befh, styrman, maskinst ,stuert, 3 matroser, törnare, eldare, lämpare.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 27.11.45 = 6519:58

SKN betalat 28.12 45 till rederiet 6326:91

SKN betalat SÅAF 29.1.46 för besiktning 200:-

Eget

Mosquitoplan anföll

Coastal Commands War Record:Anti-shipping operations ,noterat,utan datum "Fishing vessel Skagen,Sweden, 150 tons,damaged in Kattagatt."

I War Record för Group No 18 angives att Skagen anfölls 11.4.45 "south Norway" av Mosquitoplan ur squadrons 143,235, 248 och 333.

UD HP 1584

Brittiska varningar

Erik af Klint,UD, 16.3.45 skrivit till Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund:" Brittiska legationen har meddelat att svenska fiskefartyg befinna sig inom ett område där Brittiska stridskrafter ha order att sänka allt som siktas. Visserligen hadessa stridskrafter underrättats om att svenska fiskefartyg uppehålla sig utanför Norges SW-kust,men detta förhålaande utesluter icke att allvarliga incidenter kunna inträffa. Brittiska Amiralitetet fritager sig från allt ansvar. Med anledning härav får CM allvarligt fästa Centralförbundtes uppmärksamhet på de risker som svenska fiskebåtar utsätta sig för då de överskrida den tidigare meddelade ostgränsen för det xxxx tyska varningsområdet i Skagerack och anmoda förbundet att uppmana fiskarna att taga denna varning ad notam. Varning till utevarande fiskare har genom min försorg utsänts i fiskeradion." XXXXXX

Den 17.3.45 informerade Britsh Legation i Stockholm UD att " half-a-doxen Bohus fishing vessels have recently been sighted by our aircraft 60' WSW Lindesnes,where normally our forces must act in accordance with a policy of " sink at sight". -- Samma dag varnade brittiska marinattachén i Stockholm UD öf rmöjligheten av en " unfortunate incident" om inte svenska fiskefartyg W om Skageracksprärren per radio omedelbart återkallas till säkrare vatten.

UD H 2062:Fiske

British Legation,Stockholm 22.4.45 till UD

May I draw your attention omce more to my 2 letters of 16.3 and 17.3 respectively,concerning the presence of Swedish fiskhing vessels in the North Sea. In these letters I streseed tbe grave risk these vessels were running by disregarding our Admiralty warning. Nevertheless I Learn that Swedish fishing vessels still appear to be fishing in the North Sea.The latest

SKAGEN 20.4.45

report was on 7.4 when a fishing vessel flying swedish flag with "Oland Sverige" pained on it's side was sighted in position lat N 57 59'- Long E.4 29',having arrived in the area the day before from Gothenburg.Two other fishing vessels,whose nationality was not certain,were also sighted in the vicinity. Since our enemy continues to employ fishing vessels in the North Sea for military purposes, I feel sure you will appreciate the danger which must exist for swedish fishing vessels,often difficult to identify, which persist in disregarding a our Admiralty warning.I shall therefore be grateful if you would once more take some effective measures as soon as possible to getthese vessels recalled and prevent others from proceeding into the North Sea,

I am sending a copy of this letter to Director of Operations at Marinledningen.

Yours sincerely
Henry W.Denholm

Historik Eget

Ångtrålare på279 brton byggd 1905 av järn . 2x8xxxxxxxx
Tillhörig Trål AB Skagen i Göteborg. Ej infört i fartygsregistret.
Följande krigsincidenter finns inrapporterade för Skagen på SKN.
SKNEIII vol 244: Mån 26.10.42 låg Skagen, befh O.Henriksson, c:a 25'N Skagen på c:a 85 famnars djup ochhivade på trålen kl 07.När c:a 10 famnar av wiren återstod,flöt en av den största typen av hornmina upp långsides fartyget och visade sig vara fast vid aktre trålbordet.Vind och ström låg hårt mot sidan och en explosion kunde inträffa vilket ögonblick som helst,varför 50 famnar slackades ut på vardera wiren och kapades utav där varvid trål,trålbord och 100 famnar wire gick förlorade. - SKN ersatte 22.2.43 med kr 2988:- / SKNEIII vol 292: Den 1.2.44 då Skagen låg 20'N Hirtshals kl 18, befh O.Henriksson, hördes en dov detonation akter om fartyget och trålen befanns sprängd av en mina. SKN ersatte 3.3.44 trålen med 2560:88 / SKNEIII vol 321: 27.9.44 fastnade en stor mina i Skagens trål kl 21.30 25'NNO Hirtshals och var så insnärjd mitt i trålen att den var omöjligt att få den loss. Hög sjö rådde och minan slog mot sidan. Befh O.Henrikson och styrman G,Petterson lät shackla ifrån trålen som fick gå tillbotten. Ny trål kostade 2786:50 och SKN ersatte den 2.11.44 med kr 1857:67. - Den 16.10.44 assisterade Skagen den beskjutna ångtrålaren Concord hem till Göteborg.

SKN anmält tysk beskjutning av Skagen

26.11.51 anmälde SKN till Likvidationsnämnden i Sthlm fallet Skagen och begärde restituition ur de beslagtagna tyska tillgångarna i Sverige på den grunden att " då det knappas kan antagas att allierade flygplan den 20.4.45 torde ha patrullerat över det område där skadan inträffade,tala

SKAGEN 20.4.45

starka skäl för att tyskt flygplan förorsakat att ångtrålaren Skagen erhöll de uppkomna skadorna." – 3 år senare, den 27.9.54, begärde Lividationsnämnden att SKN skulle sända över sjöförklaringsprotokollet och sedan verkar det hela ha runnit ut i sanden....

HD 121 ARGO 24.4.45

BOMBAD OCH SÄNKT AV 4-MOTORIGT BOMBPLAN VID MIDNATT 23 SJÖMIL SO SIMRISHAMN

Sammanfattning

Lockad av de stora fångster som västkustfiskebåtarna infört till Sirmishamn gick Argo kl 04 mån 23.4.45 ut från Torekov för fiske vid Christiansö, trotsande faran för ubåtar,minor och flygattacker. Skeppare Alfred Kjellberg hade då inte varit i södra Östersjön på fiske sedan han som 23-åring var där med sin far 1922. Efter c:a 20 timmars färd närmade sig Argo Bornholm. Nattem var månljus med smul sjö och en svag bris och båten hade sina lanternor tända. Kl 24 överlämnade Kjellberg vakten till svågern Albert Kjellberg och Gotthard Falk.Den sistnämnde tog rodret- Befh och de 2 andra ombord sov i skansen kl 00.45 då ett mörkt 4-motorigt flygplan kom från SO på c:a 100 metershöjd.Det sänkte sig till endast 30 meters höjd och flög diagonalt över Argo och fällde 2 bomber,av vilka en exploderade endast 3 meter från BB låring och den andra 3 meter från STB bog. Argo tvärstannade, "som om hon kört på hårtberg", lyftes ur vattnet och överspolades. De 2 på däck hade kastat sig och lyckades hålla sig kvar ombord. Av det oerhörda lufttrycket "vred båten ihop sig på något sätt" och allt brakade samman i skansen, skott,kojer och kamin föll ihop,skansdörren slets loss, alla tomlådorna på däck spolades överbord ochhela bottnen spräcktes i kölstråket från för till akter. De 5 ombv, som mirakulöst undkommit med småblessyrer, sökte i 10 minuter hålla läns med handpumpen men måste sedan i hast gå i jollen ,medförande en del kläder och en näverkont med mat,samt kompassen. Kl 01.05 sjönk Argo. Efter 3 timmars rodd mot Christiansö upptäckte de i gryningen 3 ankarliggande fiskebåtar,ropadepå hjälp, viftade med åror och rockar, upptäcktes och togs upp av GG 111 Judith av Donsö som gått ut från Simrishamn kl 21 den 23.4 och nu måste återgå dit med de räddade. Kort efter räddningen flög ett stort bombplan på låg höjd över Judith men anföll inte utan försvann i NO riktning.Judith kom kl 08 in till Simrishamn och Argomännen anträdde på f.m. hemresan till Torekov. Skepparn hade fått med sig plånboken medn annars hade de förlorat allt de haft ombord. Kjellberg teori var att Argo tagits för ett tyskt flyktingfartyg. Då Argo sänktes befann hon sig 10′ i Bäring 39 från Hammarens fyr på Christiansö, eller c:a 23′ OSO Simrishamn.

UD/KK

Besättningen

Skeppare och delägare Alfred Julius Kjellberg,Torekov, 46 år
(Fiskare/delägare Martin Kjellberg,Gamletullsgatan 11, Halmstad)
Fiskare Albert Kjellberg,Torekov, svåger till Alfred
Fiskare Gotthard Falk, Torekov
Fiskare Albin Holm, Torekov
Fiskare Arvid Lundin.Halmstad.
(Martin Kjellberg står i KK lista, meni den saknas både Arvid Lundin

HD 121 ARGO 24.4.45

och Albin Holm. Dessa 2 finns upptagna i förhörsprotokollet på UD H 3520 i vilket Martin Kjellberg inte är med. Det troliga är att Martin Kjellberg inte var ombord vid tillfället. Det var bara 5 man på Argo)

KK Sb vol 11

Sjöolycksrapport

(Infodrdad 2.5.45 av KK från skeppare Kjellberg)

Argo avgick Torekov 23.4 till fiskeplats ost Christiansö. Djupg F 6′ - A 9′ 5 ombv. Bombad tis 24.4 kl 00.45 10′i bäring 39° från Hammarens fyr ,Bornholm Vind N 3-4 sek.meter,smul sjö, klar sikt. - Kl 24 överlämnade Alfred Kjellbergvakten till Gotthard Falk (till rors) och Albert Kjellberg. Allt var då lugnt både i luften och på vattnet.Varken fartyg eller flygplan tidigare siktats. Kl 00.45 siktade de 2 i styrhytten ett plan på 200-300 meters avstånd i SO riktning och på c:a 100 meters höjd,kommande med kurs på Argo. Det gick ner till 30 meters höjd och flög diagonalt över Argo från STB bog till BB låring och fällde två bomber, som kreverade omedelbart efter nedslageti vattnet,den ena 3 meter från bogen,den andra någon meter från låringen.Fartyget utsattes för våldsamma brytningar vilka medförde att bordläggningen tydligen sprängdes längs hela bottnen. Motorn stoppade omedelbart.Planet var ett 4-motorigt mörkmålat plan.Några nationalitetsmärken kunde ej iakttagas. Besättningen kom omedelbart efter explosionerna på däck. Fartyget läckte kraftigt och efter c:a 10 minuters försök att hålla läns med handpumpen sattes livbåten i sjön och vi lämnade Argo. Efter ytterligare 10 minuter sjönk Argo med aktern före.Livbåten satte kurs mot Christiansö. Efter 3 timmars rodd siktades den från Simrishamn utgående fiskeflottan och vid 04-tiden upptogs vi av GG 111 Judith av Donsö som infördes oss till Simrishamn.

Torekov 3.5.45
Alfred Kjellberg

Sjöförhör i Halmstad tis 15.5.45 kl 11

Sakkunniga hamnkapten Eruk Husberg & sjömanshusombudsman Jph.W.Andersson som ställt följande frågor vilka besvarades av skeppare Alfred Kjellberg:

1) Vilken kurs styrde fartyget vid tillfället?
Svar: För tillfället OSO.

2) Pågick fiske?
Svar: Ännu inte hunnit fram till fiskeplatsen..

3) Förde Argo regl. lanternor och brunno dessa klart?
Svar: Argo fört klart brinnande lanternor.

4)Fungerade handpumpen normalt?
Svar: Ja.

5) Gjordes inget försök att starta motorn för länspumpning?
Svar: Motorn stannade efternågra minuter i inströmmande vatten.

6) Observerades vattenhöjden i fartyget då besättningen lämnade fartyget?
Svar: Vattnet brusat in somett vattenfall och fartyget fylldes så fort

HD 121 ARGO 24.4.45

att man inte kunnat observeravattenhöjden inombord då besättningen lämnade.

7) Hur stort var fribordet vid detta tillfälle?
Svar: Däcket satte sig under vatten vid varje dyning.

8) Hur långt låg livbåten från fartyget då detta sjönk?
Svar: 20-25 meter från Argo.

9) Deevs fartygsbottnen vid torrsättningen i okt 44?
Svar: Drivning verkställts där det behövts.

10) Vilka redskap och inventarier förlorades? Värdet å dessa?Var de assurara
Svar: Full uppsättning för trålfiske. Oförsäkrade. Kan ej uppge värdet.

11) Förlorade bsättningen ngr tillhörigheter?
Svar: De förlorade allt vad de ägde ombord på fartyget.

Albert Kjellberg: Tomlådonra flöt i rummet då fartyget övergavs och båtens akter satte sig under vatten vid varje dyning.

Gotthard Falk: Motorn stoppat i vatten ett par minuter efter anfallet. Haft fullt jobb att ösa livbåten läns. Då de gick i båten låg Argos akter under ytan , och då båten var 20-25 meter från Argo sjönk hon med aktern före. Detta var högst 15 minuter efter anfallet enligt hans uppskattning. Pumpen hade varit en s.k Svenborgspump.

KK memorial 11.6.45

Bombfällning mot fartyget av ett okänt krigsflygplan vars besättning under rådande mörker icke kunde upptäcka Argos nationalitetsbeteckningar.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII vol 326

SKN angelägna om en värdelös eka

18.8.45 skrev SKN till Alfred Kjellberg i Torekov att:" Vid genomgång av sjöförhörsprotokollet i denna angelägenhet, ha vi funnit att besättningen efter c:a 3 timmars rodd med livbåten upptogs av GG 111 Judith från Donsö. Av protokollet framgår inte fullt klart huruvida livbåten bärgades,men förefaller det som om så skulle skett. Då Nämnden utbetalat totalförlust-ersättningen och sålunda blivit ägare till vad som eventuellt kanha bärgats bedja vi Eder meddela oss huru det förfarits med livbåten."
SKN fick svar 23.8.från Torekov att " Livbåten finns här i Torekov.Det är en liten eka, 10 år gammal och jag värderar den till cirka 25 kronor."
- SKN accepterade den 4.9.45 25 kronor från Kjellberg i proveny för ekan.
"Ni torde lämpligen insätta beloppet å vårt postgirokonto nr 59 920."

Assurans

SKN 5.5.45 utbetalat 20.000 för totalförlust
SKN 9.5.45 ex Gratia utbetalat 2500 för effekter, d.v.s 500 kr per man.
SKN 12.9.45 tacksamt emottagit proveny för eka 25 :-

HD 121 ARGO 24.4.45

Signalmeddelande BAS till CM ,mottaget kl 09.25 den 24.4.45
(BAS = Befälhav. Amiral Sydkusten) Kl 00.45 på ungefär lat N 55 27′ – lon g
O. 14 56′, 10′NNO Hammar Odde å norra Bornholm,sänktes fiskebåten HD 121
Argo av Torekov ev ett flygplan. Trålarensjönk efter c:a 20 minuter.Besättningen 5 man räddade sig oskadad i en eka och upptogs kl 05 .00 av
GG 111 Judith av Donsö och infördes till Simrishamn 07.50. Flygplanet
kom från SO på låg höjd. Argo varpå väg från hemorten till fiskeplatsen
ONO Christiansö. Patrullering för fiskets skydd har pågått hela natten.

Chefen för
Öresunds
Marindistrikt.

FÖRHÖRSPROTOKOLL RÖRANDE HD 121 ARGOS SÄNKNING

Förhörsledare:Bevakningschefen kapten G.Åhsberger
Förhöret hållet i Torekov 26.4.45
Vid protokollet fänrik G.Löfgren.
Närvarande besättning: Befh Alfred Kjellberg
samt besättningsmännen: Albert Kjellberg
Gotthard Falk
Albin Holm
Arvid Lundin

Befälhavaren hördes och berättade: Argo lämnade Torekov mån 23.4 kl 04.00 för fiske vid Christiansö. Tis 24.4 kl 00.00 lämnade befh vakten till besättningsmännen Albert Kjellberg och Gotthard Falk samt begav sig själv jämte de 2 övriga ombord tillkojs. Reglementsenliga lanternor fördes.

Dessa 2 besättningsmän Kjellberg & Falk hördes & berättade följande:
Kl var 00.45,position 10′i bäring 39° från Hammarens fyr,vädret var gott med smul sjö,sikten klar,kursen mot Christiansö fyr som syntes,farten 6½ knop.Plötsligt syntes ett eldsken på vattenytan i riktning mot Christiansö och strax därefter siktades ett flygplan i SO riktning på c:a 200 meters avstånd och c:a 100 meters höjd.Planet var mörkmålat,propellrarnas antal fyra. Några nationalitetsmärken kunde icke iakttagas. Kommen i närheten av Argo gick det ned på c:a 30 meters höjd och flög diagonalt över Argo samt fällde 2 bomber,varav den ena föll 3 meter utanför STB bog och den andra c:a 3 meter utanför BB låring. Bomberna kunde icke iakttagas, menhöga vattenkaskader vilka därefter nedföllo över fartyget,som skakade våldsamt.Planet försvann i NW riktning. Befh kom på däck jämte de 2 andra besättningsmännen. Ingen var skadad men motorn stoppade nästan omedelbart.

Befh återtog berättelsen: Sedan han undersökt skadorna och förstod att fartyget var sprucket frånför till akter i kölstråket,försökte han med handpumpen hålla fartyget läns,men visade det sig omöjligt. Livbåten, som vattenfyllts,länsades med pytsar och sjösattes. Efter c:a 10 minuter beordrade befh de 4 övriga männen i livåten och satte av från det sjunkande

HD 121 ARGO 24.4.45

vraket samt höll stilla i närheten. Efter ytterligare c:a 10 minuter sjönk Argo med aktern före. Några personliga ägodelar kunde icke bärgas på grund av det inströmmande vattnet,utan dessa och fartygets papper samt en plåbbok innehållande 100 kronor och tillhörande befh medföljde fartyget i djupet. Ombord befann sig dessutom utrsustning för trålfiske. Något annat fartyg syntes icke i närheten varför kurs sattes roende mot Christiansö. Vid 03-tiden siktades den utgående fiskeflottan från Simrishamn och vid 04 tiden blev de upptagna av Donsötrålaren Judith,vilken återvände till Simrishamn .Efter c:a 30 minuter siktades ett flygplan i sydlig riktning med kurs W ,vilket försvann i riktning mot Bornholm. Huruvida det var det plan som bombat Argo kunde icke avgöras.Judith ankom oantastad kl 07.00 till Simrishamn där de skeppsbrutna möttes av en löjtnant från Sjökontrollen till vilken befh lämnade en förstahandsrapport,varefter de skeppsbrutna avreste med 11-tåget till Torekov. Befh uppskattar fartyget med utrustning och redskapt till ett värde av 45000 kronor samt hade detta krigsriskförsäkrat för 20.000 kr. Uppläst och godkänt

Tilläggg till protokoll hållet vid förhör i Torekov.

Argos befh Alfred Kjellberg tillfrågades varför han icke följt de anvisningar som utfärdats från Sydkustens Marindistrikt och vari fiskarna uppmanas att under mörker hålla sig inom ett område som begränsas av lat N 55° 50' -N.15° 45'. Befh svarade att han icke hade reda på dessa bestämmelser.Han hade hört talas om att patrullering för fiskare skulle anordnas,men visste icke hur detta skulle ske. Han hade icke iakttagit någon patrullbåt emellan Simrishamn och fiskeplatsen.

"Dom hade inget val" (1985)

Gotthard Falk,tillfälligt på Argo, berättar 1984

(Alfred Kjellberg ,Torekov, dog 1982. Han var född på Styrsö)

Det var tidigt på morgonen. Jag stod med en kamrat i styrhytten,de andra 3 sov i skansen.Plötsligt fick vi se ett flygplan på låg höjd styra rakt emot oss.Det fällde en bomb som exploderade i vattnet alldeles framför stäven och då båten gled in i skummetsom blev av explosionen så sjönk förskeppet ner så mycket att det kändes som om båten skulle gå till botten med stäven före.Omedelbart efteråt kom planet igen och fällde en andra bomb akter om Argo och så nära att skrovet skakade våldsamt.Nu gick båten med aktern före ner ner i vattnet så djupt att styrhytten till stor del kom under vatten, men hon reste sig igen. Vi var helt omtumlade. Då jag med visst besvär lyckades ta mig ut ur styrhytten såg jag inte skymten av kamraten.Först tänkte jag att han hoppat i sjön,för jag förstod ju att Argo inte kunde flyta länge efter 2 sådana smällar. Jag tänkte också hoppa menvadade i vatt

HD 121 ARGO 14.4.45

en upp till låren fram efter däck.Då fick jag se honom stå där och hålla sig i vantet och samtidigt kom de andra 3 upprusnade ur skansen. Vi hade en liten eka som livbåt och dem fick klar i en väldig fart. Det var nätt och jämt den bar oss 5. Det var mörkt och vi hade inget lyse med oss. Vi roddeså sakta från Argo som efter 10 minuter sjönk med aktern före. Vi hörde flera båtar och ropade allt vi orkade men våra röster överröstades av deras motorer. Efter 3 timmar kom vi fram till Judith av Donsö som tog upp oss och gick tillbaka till Sirmrishamn med oss. Vi tog tåget hem till Torekov.

Torsten Fagher,Donsö, på GG 11 Judith, berättar.

Vi hade lämnat Simrishamn någratimar tidigare för fiske och när vi fick se den här ekan trodde vi att det var en av de flyktingbåtar det vimlade av till havs vid den här tiden, Vi blev därför förvånade när dom ropade på svenska och det visade sig vara Alfred Kjellberg från Styrsö.Vädret var bra.Det var bara att lpocka upp dom. Alfred hade mattinan med sig och räckte oss den innan han själv klättrade ombord. Vi hade inget annat val än att avbryta vår resa och gå in till Sirmrishamn med dom, Där lämnade vi av dom och ekan, som vi hade tagit på släp.

Historik Egna noteringar

Motorfiskebåt på 39 brton byggd 1930 i Bohuslän av ek på kravel. Oregistrerad. L 15,9 B. 6,1 Ägd och förd av skeppare Alfred Kjellberg i Torekov. Hemort: Halmstad. Jaktriggad. Nyinsatt 75 hkr motor. Nya trålar och wirar ombord men krigsförsäkrad föfr endast 20000 kr.Inköpt från Styrsö-Tången och sänkt på sin första resa i Östersjöfisket. Den 11.5.44 räddade Argo en man från minsprängda ss Erling Lindöe. (Se Titti 28.8.44)
I sin sjörapport till KK har Kjellberg skrivit att Argo var på 30 brton byggd 1911 av ek på kravel.

LIBERATOR 24.4.45 2/3-del krig.

TVINGATS AV VAKTFARTYG ATT ANKRA FÖR NATTEN - GRUNDSTÖTT OCH SJUNKIT.

Rapport .

Lör 21.4.45 avgått Rönne destinerad till Göteborg med rumslast av 118 ton lervaror. Djupg F 10′- A. 12½′ 3 ombv.
Grundstött tis 24.4 kl 21.20 c:a 50 meter N. Krogstads Uddevid Båtfjordens inlopp (Hallandskusten).Laber W bris,någonsjöhävning,mörkt,klar sikt. Befh till rors, 2 manpå utkik i fören. Orsak till grundstötningen: Felbedömt avståndet till land.Patrullbåten följde oss till ungefär bokstav K i Krogstads Udde - sjökort 275 - .Endast styrfart vid grundstötningen. Lodade 4 gånger då vi kom in i röda sektorn.å resan angjort Trelleborg i avvaktan på att få passera Falsterbokananeln samt Landskrona för motvind och dåligt väder. Navigerat efter kända märken hela vägen från Klåback. Ovisst om fartyget kan bärgas.

Sjörapport

Tis 24.4 kl 08 avgått Landskrona i WSW vind,fint väder. Passerat Klåback kl 19.50. Då vi kommit tvärs Baggen utanför Båtfjorden c:a 1½′så stoppades vi av marinens vaktfartyg Odin som nekade oss att fortsätta resan och uppmanade oss att omedelbart uppsöka ankarplats förnatten. Patrullbåten följde oss in till Grytan då den vände och gick ut västvart. Vi fortsatte med sakta fart i vita sektorn på Krogstads Uddes fyr tills c:a 100-150 meter därifrån då vi gick in i röd sektor för att komma runt udden. Vi lodade 4 gångerde sista 5 minuterna före och endast en minut före vi tog grund hade vi 5 famnars vatten. Trots all försiktighet råkade vi antagligen komma för nära södra delen av inloppet och stannade fartyget c:a 50 meter norr om fyren. Fartyget framgick med frånkopplad propeller och hade blott styrfart. Från början stod hon endast 10-15 cm på grund men genom att sjöhävningen verkade rätt på fartyget gick hon mer och mer upp på grundet. Vi satte genast fullt back i maskin och blossade efter hjälp. Vaktfartygettog ingen som helst notis om oss utan låg kvar och gick till ankars rätt västerut. Hade vaktfartyget omedelbart kommit till vår hjälp så tror vi med säkerhet att vi kommit gansks snabbt av grundet, men det dröjde c:a 45 minuterinnan tullbåten och en mindre fiskebåt kom till oss. De tog varisn ända ochmed egen maskin fullt back försökte vi komma av grundet men utan resultat. Fartygetsprang läck efter c:a en timme och kl 22.30 var hon halv med vatten så attnotorn stoppade. Vinden hade ökat och sjöhävningen blivit svårare så detvar inget annat att göra än att ta sig iland, Ons morgon 25.4 var fartygetvattenfyllt och låg till hälften under vatten med STB slagsida. Göteborg 26.4.45

Besättning

Skeppare John Oscar Johansson ,Bohus-Malmön, 25 år (Sedan hösten 1944)
Bästeman Anders Bertil Amandusson, Karlskrona, 28 år, (15.3.45)
Jungman Erik Valdemar Olofsson, Lyse, 21 år (6 veckor ombord,5 år t sjöss)

LIBERATOR 24.4.45

Sjöförklaring i Göteborg 3.5.45 kl 14

Sakkunniga:Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Dir. John W.Manne för Gauthiod (Kasko)
Sjökapten Alarik Rosell för Atlantica (Last)

Skeppare Johansson: Avsett att ankra i Ksllahamn men hade inte omtalat denna sin avsikt för Odins befh. Då hanbeordrats genast söka ankarplats hade han ämnat ankra i norra delen av fjordmynningen,menfelbedömt läget då han hade kommit i närheten av Krogstads Udde. I grundstötningsögonblicket uppskattat avståndet till fyren till c:a 200 meter,eller betydligt längre än dt faktiika avståndet. Från Odin hade prejskott avlossats kl 20.30.

Bästeman Amandusson: Ingen nautisk examen, 8-8 år till sjöss. Prejats av Odin i närheten av Baggenoch meddelats att hon inte fick fortsätta utan genast skulle ankra upp. Ingen ankarplats meddelast.Liberator satt kurs på Krogstads Uddes fyr och gått i vita sektorn,sedan girat BB in i den röda sektorn,varefter Amandusson lodat 4 ggr,sista gången en minut före grundstötningen då lodskottetvisat 5 famnar. Varit fullt upptagen med lodningarna och inte gjort några andra iakttagelser. Tidigare flera ggr passerat Baggenmen inte varit öste därom. Klart väder. Före grundstötning en sett konturerna av inloppets norra sida.Skepparen sagt att han avsåg att ankra i norra delen av fjordens mynning.

Jungman Olofsson: Under infärden sysslat med att gxa göra ankaret klart.

KK memorial 1.6.45

Vördsam promemoria

Sjötekniske konsulenten påpekade i begärt yttrande från SKN ,Sthlm 1.6.45 att orsaken till grundstötningen var ".i viss mån oförsiktig navigering från befh sida och dessutom var fartyget icke betryggande bemannat vare ct till antalet (Borde ha varit 4 man i Östersjöfart) wller vad bästemannens kvalifikationer beträffar, men eftersom olyckan uppstått genom att fartyget på marin order tvingats gå in i ett farvatten det normalt ej skulle ha använt,bör SKN påtaga sig 2/3 av kostnaderna för ifrågavarnade totalhaveri." - Bo Bergström skrev:" Då skutan prejades av Odin tvärs Baggen på c:a ½ nautisk mils avstånd,befann hon sig i ytterst farligt gannskap av minfältets sydöstra kant. Befh hade haft för avsikt att efter mörkrets inbrott söka sig innanför sydostsidan av det svenska minfälteet ,utan minlost,för att någon timme eller två senare uppankar fartyget i Skakkahamn. Då Odin, som patrullerar mellan Norra Horta och 3-milsgränsen,prejade Liberator,beordrade Odins chef henne att genast söka ankarplats och eskorterade sedan Liberator in i Krogstads Uddes fyrs vita sektor,men lämnade henne utan att ha anvisat någon särskild ankarplats.Denna viktiga fråga lämnades helt och hållet till skepparens eget avgörande och skepparen hade kommit till

LIBERATOR 24.4.45

den slutsatsen att " Båtfjorden varit enda möjliga platsen." När skepparen, som samtidigt somhan stod till rors och ensam skötte navigeringen och höll utkik på fyren och de i mörkret svagt framträdande landkonturerna,bsetämt sig för att ankra i norra delen av Båtfjordens mynning,vær detta val inte det bästa pågrund av utsatt läge för W vind och dyning. Han borde ha gått in och ankrat innanför ön Norra Horta.Skepparen gissade sig till avståndet tillfyrskenet och företog sin BB-gir för sent,ilket synes mig klandervärt, trots att han låtit reducera farten och lät bästemannen flitigt använda lodet

---

Liberator blev vrak

Röda Bolagets Harald kunde inget göra för att rädda Liberator i det för W vindar utssata läget. Gauthiod fastslog i brev 28.4 till SKN att fartyget nu helt sönderbrutits.

SKNEVII 476 Lasten

Lasten kom från A/S Hasle Klinker -og Chamottestenfabrikk i Rönne på Bornholm. Den var assurerad i Atlantica för 49000 kr av AB Gerber & Hesslow i Stockholm. Lasten bestod av:

340 säckar lera , 17 ton
2000 säckar kaolin à 25 kg = 50 ton
21000 st eldfast murtegel = 51,79 ton.

2/3-del krig. SKN ebetalat 11004:60 till Gerber & Hesslow 28.6.45

SKNEIII 338 Assurans

SKN ersatt Gauthiod 31.7.45 med 9818:11
SKN till äagaren för effekter 12.10.45 betalat 1339:-
Befh förlorat för 998:-,bästeman för 625:-, jungman för 285:-
Gauthiod hade utbetalat 14812:57 för totalförlusten, menfick provent genom försäljning av vraket för 272:90 och 200:- kr för återköpt styrhytt.

KK Sb vol 129 Yttrande från Liberators skeppare

KK memorial, i allt väsentligtidentiskt med promemorian på sid 2 till SKN, sändes till Liberators skeppare John Waldemar Johansson,Bohus-Malmön,men en anmodan att inkomma till KK med skriftligt yttrande.Johansson var då sysselsatt i koltrafikenpå Polen. Yttrandet inkom först 3.12 45 till KK, utskrivet av Advokaterna Mannehimer & Zetterlöf i Göteborg.

1) Sjötekniske konsulenten synes vilja göra gällande att UFS de sista 12 månaderna inte fanns tillgängliga ombord.Detta påstående är helt gripet ur luften. UFS fanns nämligen ombord, och J. var väl förtrogen med dess innehåll i vad det rörde det av konsulenten omskrivna minfältet.J. kan inte förstå vilka skäl konsulentan haft att framföra denna beskyllning, och än mindre kan han förstå,att konsulenten i samband med sitt grundlösa

LIBERATOR 24.4.45

antagande kan begagna ett uttryck som " min plikt likmätigt." Det finns intet i ärendet som kan giva någon anledning till ett påstående oam att J i nu ifrågavarande avessende eftersatt någon honom åvilande plikt.

2) Som ovan anförts var J. väl förtrogen med minfältets läge.Som framgår av sjöförklaringenvar det hans avsikt att fortsätta upp till Skalla för att ankra där under natten.Någon anledning varför vaktfartyget,på sätt konsulenten synes vilja påstå, skulle ha följt Liberator upp till Skalla,fanns icke. Ej heller förelåg det några som helst svårigheter ur navigeringssynpunkt för J. att föra fartyget till Skalla.Den goda fyrbelysningen hade givit all önskvärd ledning och det förelåg inga som helst risker för att man inte skulle kunna hålla Liberator väl undan från minfältet. Befälhavarna å våra motorseglare,vilka, i motsats till sina lollegor på de oceangående farrygen,är väl förtrogna med kustnavigering, äro vana vid att få navigera under avsevärt mycket svårare förhållanden än dem som förelåg för Johansson. Hade Liberator fått fortsätta upp mot Skalla,hade man, eftersom fartyget vid prejningen gjorde styva 9 knops fart,kunnat vara uppe vid Skalla strax efter kl 19 ochtill och med innan grundstötningen vid Krogstads udde inträffade.

3) Att Liberator vid prejningen befannsig i närheten av minfältet är obestridligt.Avståndet mellan skäret Baggen och minfältets sydöstra hörn, mellan vilka platser Liberator hade att passera, är emellertid endast 2/3 distansminut. Avståndet mellan Liberator och minfältets hörn var åtminstone 1/3 distansminut. Någon anledning att beteckna närheten till minfältet såsom farlig i ett fall då vederbörande hade fullt klart för sig själva minfältets såväl som fartygets läge, synes icke föfeligga.

4) Då J. fick order att omedelbart gå till ankars, måste han givetvis uppfatta ordern så attdetvar hans skyldighet att uppsöka närmaste ankarplats, d.v.s inloppet till Båtfjorden. J. styrktes i sin uppfattning genom att vaktfartygeteskorterade honom ända in till en punkt belägen endast på ½' avstånd från inloppet. Sjötekniske konsulenten söker göra gällande att J. istället borde ha uppsökt ankarplatsen innanför Norra Horta. Beträffande detta påstående är det väl för det förstaatt märka att fyrbelysningen saknas vid Norra Horta och att det sålunda är väsentligt svårare att i mörker taga sig dit än att gå in i Bårfjorden i den vita sektorn från Krogstads uddes fyr. Det är emellertid vidare att märka - och detta synes konsulenten anmärkningsvärt nog ha förbisett - att enligt Svensk Lots ankarsättningen vid Norra Horta endast kan " i högsta nödfall begagnas." Det torde sålunda vara rätt uppenbart att J. icke ansåg sig böra välja den av konsulenten rekommenderade platsen.Härtill kommer att J. var obekan medförhållandena vid Norra Horta samt att ankarplatsen där,enligt uppgift

LIBERATOR 24.4.45

från lokalbefolkningen,icke i mannaminne begagnats.

5) Beträffande konsulentens reflexioner i anledning av Liberators bemanning vill J., ehuru frågan torde sakna varje betydelse för grundstötningen, framhålla följande:
Konsulenten åberopar KK kungörelser av 4.8.39 nr 15 & 16 med ändring i nr 6, 1941. Anmärkningsvärt nog synes konsulenten ha förbisett att dessa kungörelser upphävts genom KK kungörelse nr 15,1943.Enligt den av konsulenten åberopade,mer än ett år före grundstötningen upphävda kungörelsen, borde under gång i vissa farvatten Liberator ha haft 3 man på däck. Enligt den vid tiden för grundstötningen gällande kungörelsen räckte det med 2 man.Konsulenten synes uppfatta ifrågavarande kungörsleser som om de vore några slags bemanningsskalor.Så är emellertid icke fallet. Kungörelserna föreskriva endast i det avseende,varom här är frågan, att ett visst antal ombordanställda vid gång i farvatten, kungörelsen avser, samtidigt skall finnas på däck. Kungörelserna giva däremot inga regler om hur många anställda av olika kategorier som måste finnas ombord. Såväl de av konsulenten åberopade upphävda kungörelserna som den vid grundstötningen gällande kungörelsen ägde tillämpning endast å fartyg under gång utanför svenskt territorialvatten. Under den resa då Liberato grundstötte,hade fartyget endast under några korta tidsperidoer befunnit sig utanför svensk vatten.Vid samtliga dessa tillfällen hade ständigt 2 manbefunnit sig på däck.Vid själva grundstötniningstillfället befunno sig ,ehuru kungörelsen då icke var tillämplig, 3 man på däck. Konsulentena anmärkning är sålunda helt obefogad.

6) Konsulenten anmärker slutligen mot att Liberators bästeman saknade behörighet.Ej heller denna anmärkning har någon som helst betydelse för frågan om orsaken till grundstötningen.Den är dessutom, i likhet med de övriga anmärkningar konsulenten framför, oberättigad. I §1 ,31 st. 3 mom. i Befälsförordningen stadgas frihet från ansvar,däest det visas att till fartygs- eller maskinbefäl ej kunnat erhållas behörig person. I §35,moment 1 f) i Sjömanshusförordningen föreskrives att mönstringsförrättaren har att iakttaga att å fartygen finnes behörigt befäl. I § 22 mom.1a) i samma förordning föreskrives att mönstring skall ske å svenskt fartyg över 20 nettoton därest fartyget går i utrikes fart. Eftersom Liberators dräktighet översteg 20 nettoton och eftersom fartyget efter den sista resan skulle gå i utrikes fart,hade påmönstring skett i Lysekil.Då någon behörig bästeman icke fanns tillgänglig,tillät sjömanshusombudsmannen att Amandusson påmönstrades som bästeman. Redan det faktum att fartyget gick i utrikes fart och sålunda var mönstringsskyldigt,borde visa, att Amanduspn tillåtits mönstra trost bristande behörighet. Det torde vidare vara ganska allmänt bekant inom berörda

kretsar, attdetunder kriget varit förenat med mycket stora svårigheter att erhålla behöriga bästemän. Att det icke lyckades i fllet Liberator kan vistordas av sjömanshusombudsmannen i Lysekil.
Med stöd av vad ovan anförts hemställer Johansson att de anmärkningar som Sjötekniske konsulenten framfört, ,lämnas utan avseende.

Göteborg 30.11.45
Tage Zetterlöf
Advokat

Aggressivt svar från konsulenten

Bergström, notorisk för sin oförmåga att tåla motkritik, bemötte ovanstående den 15.12.45 i en lång promemoria med många aggressiva understrykningar .... farlig närhet ---Under dager ....fart av 6 knop.... fyra gånger så lång .... styrfart hela 5 tidsminuter ... 2 manpå varje vakt ... mer än 12 timmars oavbruten gång etc etc vilket allt endast understryker futtighetenoch tristessen i hela historien.

Bemötande av advokat Zetterlöf 5.7.46 på begäran av Johansson

Siktförhållandena vid tiden för grundstötningen voro i och för sig goda. Sista sträckan vardet emellertid alldeles mörkt och p.g härav svårt att urskilja landkonturerna, och bedöma avstånden till land. J. hade hela tiden en man på utkik, nämligen Amandusson.Sedan man kommit in i den röda sektorn började man omedelbart loda.Därefter togs ett lodskott varje minut.Amandusson hade ints större möjligheter än J. själv att konstatera och bedöma avståndet till land. J., som lät Liberator farmgå med frånslagen propeller,så att hon endasthade styrfart,var ytterligt försiktig. När han kommit mitt i inloppet bedömde han med ledning av de landkonturer han kunde märka att han var närmare BB-landet och vågade därför hålla in. På grund av mörkret hade han tydligen misstagits sig på avstånden. Den omständigheten att fyrens ljus lyste på STB-sidan kan möjligen också ha inverkat på felbedömningen. Grundstötningen skedde mycket kort efter det sista lodskottet.Man hade då haft 5 famnars vatten. Hade icke sjöhävningen varit så kraftig hade fartyget säkerligen aldrig kastats upp på banken utan glidit av och fortsatt utan skador. Man tog nämligen botten på utgrundningens yttersta del. J. anser sig sålunda icke ha ~~"kärat udden"~~ "Kärat udden". Med ledning av vad han kunde iakttaga trodde han att han var närmare BB-landet. Amandusson hade bara varit anställd ombord en månad. På denna månad hade J vid 2 tillfällen sökt att få en annan behörig man,men detta var, som han redan tidigare framhållit,omöjligt. Det fanns vid denna tid icke behöriga bästemän att tillgå.

Göteborg 5.7.1946
Tage Zetterlöf
Advokat

LIBERATOR 24.4.45

Historik

Motorgaleas på 80 brton byggd 1876 i Grimsby av ek och furu. L.22,5 B. 5,8 Ägd och förd av skeppare Johan Waldemar Johansson på Bohus-Malmön. Inköpt våren 1944 från skeppare Gustav Olsson i Väjern. 70 hkr motor 1936. Försäkrad fför 15000 kronor. 1935 deltog Liberator i Islandsfisket men fick då hemresan skulle anträdas motorskada.Med full last av sill avgick hon 5.9.35 under bogsering av Emmy och Bele av Hasselösund från Siglufjördur och efter eb färd på 1100 sjömilkom alla 3 till Gravarne 7 dygn senare. - En tidigare namne, Liberator av Hamburgsund, en galeas byggd 1874 i Hull av ek, 71 brton, förliste 23.20.21 i orkanratad NO storm med regntjocka 4′NW Häradsskärs fyr efter attredlös ha drivit förbu Häradsskär in i skärgården. Liberator var på rresa Hudiksvall-Aarhus med trälast.
Hon slogs i spillror på skäret Pungholmen. en man räddades från skäret följande dag, skepparen och 2 man drunknade.

SYDLAND 3.5.45

SJUNKBOMBSSKADAD UNDER KONVOJRESA LONDON- NEWYORK - MANZANILLO,KUBA.

Journal

Tis 10.4.45 kl 10.15 avgått från Surrey Dock,London -destinerad till N.Y. och Manzanillo,Cuba. Djupg F 12′6″ - A 20′2″

Ons 2.5 kl 04-05 överdragen luft,ökande sjö med kraftig sättning och slingring.Vind WSW 9 Beaufort.Bottenslag.Konvojfart under vakten = 2½ knop. Kl 08-12 dito. Kl 12-20 grov sjö,svår sättning och slingring med kraftiga bottenslag. WSW 9-5 .Konvojfart under vakterna 6½ knop. Kl 20.24 avtagande vind och sjö.Skyad luft.NW 5-3.Konvojfart 6¾ knop.

Tors 3.5 kl 16 hissade den närmast Sydland patrullerande korvetten signaler "Jag lyssnar på ett undervattensföremål." Samtidigt girade den hårt BB mot Sydland som gick i första linjen, närmast konvojkommendörens fartyg.Sydland girade STB ur formeringen och framgick så nära intill kommendörfartyget som möjligt. Kl 16.10 kastade korvetten en sjunkbomb som vid explosionen orsakade kraftiga skakningar i Sydlands skrov. Stora mängder fisk flöt upp till ytan.

Mån 7.5 kl 10.25 ankrat vid City Island.Efter ankringen upptäcktes en 2′ lång spricka i godset i B^B klystrumma samt att kransen i däck var något skild från trumman.

Tors 17.5 Vid pejling av förliga kofferdammen upptäcktes attden var nästan fylld med brännolja och vatten - 32″ - och samtidigt konstaterades att BB maskintank innehöll ganska mycket saltvatten.

Tors 24.5 ankrat på Manzanillo Redd kl 16.15, STB + 30 famnar.

Tis 29.5 Öppnat upp BB maskintank. Flera naglar läck i 7 spantfack till BB rännsten förifrån räknat. Aktre kofferdammen öppnats. Befanns innehålla 28″ färskvatten med något olja på ytan.

Manzanillo 5.6.45

Berndt Olsson

Befh

(Utdraget insänt till SKN av Broströms 7.8.45)

Prov. Reparation i Liverpool

14-18.7.45 reparerades en del av skadorna provioriskt i Langton Drydock i Liverpool av Chas. Howson & Co ltd för 218 pund. 15 nitar BB och 7 stb diktats ,bräckta bultar vidrodret och krossad cement förnyats. Andra skador som orsakats av bottenslag i hårt väder reparerades samtidigt för 224 pund.

Besiktningsinstrument

Allan Zander besiktigat 24.4-1.6.46 i docka i Stockholm.
Fartyget i nov 45 haft läckage i rum 4 som prov. rep i Antwerpem ,och i nov-dec 45 på resa Antwerpen-Philadelphia åter utsatts för bottenslag.

SYDLAND 3.5.45

Efter resan i maj 1945 har läckage observerats från pann-& maskintankarna till kofferdammen, och till BB rännsten. Senare har läckage uppstått i rännstenar och tanktak från tankarna i samtliga rum ,särskilt i cross-bunkern och rum 4 där garneringen oljedränkts. Läckaget särskilt markant på BB -sidan,d.v.s den sida där sjunkbombsfällningen ägt rum tätt intill fartyget. Vid dockningen befa nns en hel del plåtar bucklade under förbotten. Det är omöjligt att säga hur stor del av skadorna som orsakats hårt väder resp. sjunkbombsfällningen. Det synes mig rimligt att hänföra bottenskadorna och läckaget i förpiken ,rum I & 2,tank 1 & 2 samt skadorna på stringers i akterrummet och akterpiken samt skadorna på ankar klys,akterstäv och roder till hårt väder och läckaget i resterande tankar (pann -& maskintankarna samt tank 3 & 4) till sjunkbombsfällningen.

Reparationskostnade för krigsskador 67700:-
-"- för civilhaveri 81237:25

Sydland låg i Gustav V docka i Sthlm 24.4- 1.6.46 och avgick från varvet 17.9.46 efter stora civilreparationer för rederiets räkning.

Assurans

SKN 17.10.45 till Wilson &Co 166?96
SKN 21 2.47 Till SÅAF 71127:53

Historik

9.1.42
Övriga krigshaverier: 25.4.43, 3.5.45

BEATRICE 7.5.45

BOMBAD OCH BESKJUTEN AV 4 OKÄNDA PLAN PÅ SVENSKT VATTEN VID SMYGEHUK.

Rapport.

Avgick lör 5.5.45 kl 04 från Stora Rör, Öland destinerad till Limhamn, med rumslast av 120 ton Ölaadssten . Djupg F 8′– A 12′. 3 ombv.
Bombanfall kl 12.15 mån 7.5 tvärs Smygehuk på svenskt territorialvatten.
SW laber bris,smul sjö, klart. Läck av skakningarna vid bombexplosionerna.

Besättning

Skeppare Johannes Arhur Bergström, Edshultshall
Bästeman Rudolf Johansson
Jungman Erik Nilsson, f-26 (sedan dec-44)

Berättelse

Lör 5.5.45 kl 04 avgått Stora rör.Anlöpte Kalmar kl 06 för proviantering. och påfyllning av olja. Anmälan insändes till SKN med anhållan om krigsförsäkring av fartyget för resan Kalmar-Limhamn. Kl 13 avgick Kalmar. Anlöpte Bergkvara kl 16 p.g motvind.

Sön 6.5 kl 08 avgick Bergkvara.Stilla, klart. Kl 14 passerades Utklippan och hkursen sattes på Hanö.Den styrda kursen var W. Resan fortsattes utan anmärkning till

Mån 7.5 kl 12.15 då fartyget befann sig tvärs Smygehuk på svenskt vatten kom plötsligt fyra stycken okända flygplan på låg höjd från SW med frånslagna motorer och började beskjuta Beatrice med kulspruteeld samt fällde minst 3 bomber omedelbart i närheten av fartyget på 5-10 meters avstånd. Fartyget träffades ej direkt av vare sig ksp-elden eller bomberna. Under hela anfallethade Beatrice motorn igång men vid bombkrevaderna saktade maskinen avsevärt av sig själv. Hela anfallet var över på ett par minuter varefter planen försvann i ostlig riktning. Omedelbart efter anfallet konstaterade vi att vattnet steg snabbt i motorrummet. Maskinpumpen kunde inte hålla läns varför handpumpen bemannades. Vädret var vackert och klart Kursen sattes på Trelleborg som var närmaste hamn och anlände dit 13.30. Dykare tillkallades omedelbart för prov. myrning av fartyget med sågspån. Sedan detta blivit gjort erhölls sjövärdighetsbevis varefter resan

Tis 8.5 fortsattes kl 16 till Limhamn.Dykaren samt en 3″- motorpump medföljde fartyget som ankom t. Limhamn kl 20.

Ons 9.5 kl 08 påbörjades lossningen och var fartyget utlossat kl 16 11/5.

Halmstad 23.5.45
Johannes Bergström
Skeppare

Sjöförhör vid Halmstads Rådhusrätt mån 28.5.45 kl 13

Sakkunniga, Hamnkapten Erik Husberg & Ombudsman Jph.W.Andersson.

1) Förde fartyget väl synlig nationalflagga?
Svar: Fartyget förde en c:a en meter lång svensk flagga fastsatt på en

BEATRICE 7.5.45

särskild flaggstång i aktern.

2) Var fartygssidor resp. rufftak försedda med nationalitetsmärken?

Svar: Fartyget hade 2 påmålade svenska flaggor på var sida och en stor svensk flagga målad på styrhyttstaket.

3) Avstånd till Smygehuk vid bombanfallet?

Svar: C:a 3′ syd Smygehuks fyr.

4) Var 3-milsgränsen utmärkt med prickar?

Svar: En del av de ballongprickar som utmärker gränsen hade varit borta. Prickarna hade följts i den mån mankunnat iakttaga dem. Prickarna stode ganska långt innanför 3-milsgränsen och befh var säker på att han hela tiden färdats innanför 3-milsgränsen. Hade själv kunnat bedöma avståndet till kusten. Han hade satt kurs på Kullagrunds prick och fick därigenom NW kurs mot Trelleborg. Säker på att avståndet till land icke överstigit 3′.

5) Vilka skador uppkomma?

Svar: Aktern hade lyft sig flera fot vid bombexplosionerna och vid nedslagethade fartyget sprungit läck.

6) Till vilket belopp var fartyget krigsförsäkrat?

Svar: för 26000 kronor. I SKN.

Ovanstående är skeppare Bergströms svar på sakkunnigas frågor.

Bästeman Johansson: Haft vakten kl 09-12. Inte sett några prickar under sin vakt. Beatrice gått nära land och hade befunnit sig ungefär 3′ från Kusten. Strax efter kl 12 gått ner i maskin men nästan genastgått upp igen. Att han inte sett några prickar var inte underligt eftersom det varit stiltje och fartyget inte hade gjort någon fart. När J. kommit upp från motorrummet såg han 3 bomber explodera, en av dem 10 meter från BB bog.

Jungman Nilsson: När han kommit upp på däck sett 3 bomnedslag. Kunde inte bedöma avståndet till svenska landet och inte heller säga om det funnits några prickar.

KK memorial 12.6.45

Bombfällning från främmande flygplan då fartyget enligt besättningens åsikt befann sig innanför svenska territorialgränsen.

Ex officio

Bo Bergström

HEMLIG

UDHP80c 3520

HEMLIGT signalmeddelande CMDÖ till CM, mottaget kl 18.27 d.7.5.45

Svenska motorseglaren Beatrice från Edshultshall anlänt Trelleborg kl 14.30 och meddelar följande: Fartyget utsattes omkring kl 12.00 den 7.5 för ksp-beskjutning och bombfällning å läge omkring 3½′ SSO Smygehuk. Fartyget styrde

BEATRICE 7.5.45

WNW kurs till Falsterbokanalen på resa Stora Rör-Limhamn. Flygplanen kommo från hög höjd i SW i solen, gick ned på låg höjd under kulsprutebeskjutning samt fällde sammanlagt 4 st bomber.Inga träffar erhöllos. Fartyget blev dock läck genom skakningarna. Isbrytaren 2 av Göteborg observerade händelsen och erbjöd assistans vilken avböjdes enär fartyget kunde hållas läns med egna pumpar. Inga personhaverier inträffade.

SKNEIIIvol 337

Brev ass.direktör N.E.Kihlbom,Malmö, till SKN 7.5.45

Härmed bekräftar jag dagens telefonmeddelande att rubr fartyg kl 12 idag varit utsatt för bombfällning och ksp-beskjutning utanför Smygehuk av 4 à 5 okända flygplan .Varken bomber eller kulor träffade fartyget, men några bomber föll så nära att fartyget blev svårt läck och däfför måste angöra Trelleborg. Befh kunde icke uppge planens nationalitet,men möjligen kan den av marinen förhyrda Isbrytaren 2 från Göteborg, som befann sig i närheten, lämna uppgift härom. Isbrytaren II är nu på väg till Göteborg. Enligt befh är fartyget läck huvudsaklegen akterut. Jag har därför föranstaltat närmare u-sökning av läckorna och hoppas att fartyget skall kunna tätas såattresan till Limhamn kan fortsättas utan att lasten behöver lossas i Trelleborg.

Kihlbom 9.5 meddelat SKN

att Beatrice efter tätning med hjälp av en dykare fått sjövärdighetsbevis 8.5 för fortsatt resa med en extra pump på däck. Fartyget har nu anlänt till Limhamnoch pumpen återsänts till Trelleborg. Alla Skånska varv upptagna för närvarande så Beatrcie blir troligen torrsatt längre norrut på västkusten.

Provisorisk tätning i Trelleborg.

Motorjakten Stavsten, dykare Alfred Andersson, undersökt botten och funnit att becket spruckit i alla nåt & laskar om STB och drevet lossnat på en del ställen. På BB-sidan är becket spruckt i nåtoch laskar från akterstäven och föröver till akterkant av storriggen. Dykaren myrat och tätat med talg och rabbat in drevet längs akterstäven. Läckaget minskat till 1" i timmen. En 3" motorpump satts ombord för resan till Limhamn. Kostnader inkl sjövärdighetsbevis och resor i bil till Limhamn= 741:70
Beatrice hade i april 1945 blivit fullständigt genomgånget vid bröder a Jacobssons varv i Kyrkesund varvid skrovet drevs även under plåten,och fartyget målades över och under vattenlinjen och tjärades.

Besiktningsinstrument Halmstad 14.5.45

Allan Zander besiktigat på slip vid Halmstads varv och under arbetets gång.
" En bomb exploderade rätt förut, en på BB bog och en på STB låring på 5-10 meters avstånd varvid fartyget lyftes och skakades svårt.Spisen

BEATRICE 7.5.45

lossnade, kabyssröret sprack och kompassen kastades ur stället.Motorn gick men saktade ner av sig själv vid krevaderna.Fartyget sprang omedelbart läck och vattnet steg oavbrutet trots länsning med maskin-& handpump. Kurs sattes på Trelleborg dit man kom 13.30..Dykare tillkallades som tätade med sågspån. En motorpump ombordtogs. Den 8.5 drevs och talgades botten av dykaren och 8.5 kl 12 kom fartyget till Limhamn. 9-11.5 lossades lasten och 12.5 avgick Beatrice till Halmstad dit hon kom kl 20 samma dag. Hon läckte svårt på uppresan men kunde hållas med pumpen. Efter ankomsten myrades åter med sågspån. Den 14.5 06.30 togs fartyget på slip vid Halmstads varv. "

Bordläggningen: Alla nåt & laskar i båda sidor skräckta och öppna,drevet till stor del utkrupet. Bordläggningen sprängts loss från spanten upp till 1½" varigenom tränaglarna krupit in i plankorna i motsvarande grad. Roderskäddan skakat loss och bultarna lossnat.
För reparation: Allt drev utdrives i nåt & laskar å båda sidor från köl till skarndäck och bordläggningen hopdrages och kilas samt spikas med 3300 st ekspik och bultas med 200 st galvaniserade bultar i var sida. C:a 3000 skräckta och utdragna tränaglar kilas och sprängda naglar förnyas. I STB bog förnyas 2,6 meter av 16de bordet och i STB låring förnyas delvis 6 bordplankor, i BB låring 6 dito. Såsom förstärkning av bordläggningen insättes i vardera sidan på akterkant av lastrummet ett järnspant och bordläggningen i sin helhet drives och beckas från köl till skarmdäck. Spikhålen cementeras. All förhydningsplåt förnyas. En del bultar insätts i kölen. Skräckta laskar och nåt i däcket omdrivas.

Maskin: Motorn demonteras,propelleraxeln drages för besiktning,motorn inriktas efter axeln , bädden fastkilas.

Inventarier: Kompassen repareras. Sidolanternorna repareras med 3 st färgade försättsglas, lins, 2 lampor,lamphållare och ny botten.

Kostnad 15803:76 kr.

Beatrice låg på slip14.5. kl16 . Arbetet klart på kvällen 5 juni då fartyget avgick från varvet,

---

Assurans

Rederiets generalräkning 21.6.45 = 17029:92.

SKN 5.7.45 betalat 15025:62

SKN 10.7 45 till SÅAF 453:95 för besiktning.

Proveny 27.8.45 kr 205:36 lastens bidrag till G.A.

Historik Eget

Motorgales på 79 brton byggd 1882 av James Colland Hoad i Rye av ek/alm. L 23,1 B 6.2 Huvudredare fru Marin Josefina Bergström i Edshultshall sedan aug 1938 då maken omorganiserade partrederiet så att frun fick en andel av 2(

BEATRICE 7.5.45

och han själv övriga 19 andelar. Beatrice hörde under sin engelska tid hemma i Grimsby 1882- 1899. Såldes april 1899 av Charles Edwin Moore i Great Grimsby till Engelbert Mörk,Lybvaag,Sandöen,Tvedestrand, Norge. Såld jan 1905 för 6500 kr till fiskare Edvin Johansson,Stocken och av denne i febr 1920 till skeppare Johannes Arthur Bergström i Edshultshall som våren 1923 lät sätta in en motor på 25 hkr vid Smögens mek.Verkstad. Den utbyttes 1934 mot enpå 35 hkr. Fartyget förbyggdes över vattenlinjen 1927-28. Ny 80 hkr Säffle motor 1941. 125 ton dw. 36 stds. Våren 1956, efter 35 år i Edshultshall, såldes 74-åriga Beatrice till disponent Ture Westerlund,Särö,för 16500 kr och togs in på Klippans varv för ombyggnad inför en planerad världsomsegling som skulle starta från Göteborg 10.11.56 med familjen Westerlund och 5 mans besättning. Resan blev ett skandalartat fiasko som slutade julen 1956 i Cuxhaven med att besättningen plundrade båten och försvann efter slagsmål och fylleri. I jan 57 beslagtogs Beatrice av Tysk domstol för skulder som ej betalats.Den 1.7.57 bogserades Beatrice av en Skärhamnsskuta in till Göteborg efter en etapphemresa från Hamburg. Beatrice hamnade sedan i Donsö hamn och blev liggande där. Westerlund dömdes 16.11.57 i Kungsbacka till 6 månaders straffarbete villkorligt för förskingring,bokföringsbrott,svek mot gäldenaär mm. Han hade åsamkat sina borgenärer en förlust på 60.000 och själv gått i konkurs. 1959 var Beatrice nattklubbsskuta på Särö och i sept 1959 sålde fru Carin Westerlund,Särö, henne för 44000 kr till Hasses Skepps fournering i Göteborg. AEG i Sthlm bekostade en ombyggnad till flytande utställning med namnet Belamie. Våren ochsommaren 1960 besökte Bel Amie för egen maskinett femtiotal orter i Norge och Sverige och låg i okt 60 vid Strandvägen i Stockholm som AEG-demonstrationsutställning. Hon var vit och välhållen och hade inte vandaliserats vad exteriören beträffar. Våren 1962 såldes fartyget för 20.000 kr till AB Falkland i Hälsingborg och började som Bel Amie av Råå göra utflykter med nöjesfiskare i Öresund. Den 29.6.62 kolliderade hon i Hälsingborgs hamn medgaleasen Linnéa av Grundsund som och måste svårt läck sättas på grund söder om hmanen där hon sjönk i marvatten. Hon ansågs vid besiktning 30.6 inte värd bärgning och reparation.

GG 517 VERONA 7.5.45

SKOTTSALVA FRÅN RYSKT PLAN MOT TRÅLANDE FISKEBÅT 12 SJÖMIL ÖST CHRISTIANSÖ.

Rapport till SKN

Då vi mån 7.5.45 befunno oss på trålfiske c:a 17' Ö. Christiansö anfölls vi kl 15.20 av främmande flygplan utan igenkänningstecken som besköto ess med kulsprutor.Vi avbröt omedelbart fisket.Skadorna å fartyget ha besiktigats av marindirektör Allan Zander,Göteborg.Räkningen bifogas. Rapporten är avgiven under edlig förpliktelse. Donsö 17.7.45

Karl Gsutavsson

Befh

Besiktningsinstrument

Allan Zander 23.5.45 besiktigat vid J.W.Bergs varv på Hälsö.

Bordläggningen: En kula gåttigenom plåten,bordläggningen och panelen på förkant och förstört radion i skansen.

Styrhytten: Ett fönster med ram och ett hörnstycke på STB sida splittrade av en kula.Nedsångskappen till maskin genomskjuten och plittrad. Kompassen hoppat ur sitt ställ och skadats,

Radio: En radioapparat i skansen genomskjuten,högtalaren,lampor mm förstörda

Brädgång: En ekstötta akter STB splittrad av en kula. sprunsas

Reparation och sliptagning kostat 228:23

Kompassen lagats av Hasses Skeppsfournering i Gtbg för 34:74.

En ny Luxor radioapparat 325:- F:a Henry Ottoson ,Gtbg.

Assurans

SKN 10.7.45 till Sååf för besiktning 50:-

SKN 7.8.45 till rederiet 589:82

Eget Livlig rysk flygaktivitet runt Bornholm

Ryskt flyg var 5-9.5.45 i livlig verksamhet över Södra Östersjön och särskilt runt Bornholm,vars tyska garnison på c:a 27000 man bet ifrån sig med lv-pjäser. Den 7.5 kl 12.40 bombade ryskt flyg Nexö och Rönne som till stor del ödelades. En lång rad svenska fiskebåtar besköts av ryska plan.Bombningarna mot Bornholm fortsatte 8 och 9.5 landstef de första ryssarna i Rönne, en förtrupp på 160 man som skulle övervaka ett brohuvud. Den ryska garnisonen växte sedan till 8000 man och 22000 tyskar fördes som fångar båtvägen till Kohlberg. Först den 5.4 46 lämnade de sista ryska soldaterna Bornholm

---

"Dom hade inget val" (1985)

Gustav Gustavsson berättar 1984

Under ett par dagar i månadsskiftet 1pril-maj 1945 råkade en hel del fiskebåtar ut för beskjutningar, i första hand från ryska stridsplan. Jag fiskade tillsammans med min far och andra kamrater ombord i Verona som en av de första dagarna i maj låg på trålfiske SO Christiansö. Mansåg och hörde en

GG 517 VERONA 7.5.45

mängd flygplan den här dagen och från fiskeplatsen kundeman också höra en serie våldsamma detonationer som man då inte visste vad det var. Då man kom iland ett par dagar senare fick man veta att det var ryskt flyg som bombat Nexö på Bornholm. Det var vackert väderden här dagen. Karl Gustavsson stod till rors och de andra drack kaffe i skansen. Som det kunde hända ibland vid sådana tillfällen surrade Karl ratten och gick föröver. Inte anade han att detta skulle komma att rädda hans liv. Just då passerades Verona av ett ryskt plan somöppnade eld. Kulkärven tog i brösthöjd i styrhytten.Karl klarade sig dock. De som satt i skansen fick också uppleva en stunds dramatik. En kula gick genombordläggningen och snuddade huvudet på Johannes Hansson, gick förbi armen på Gustav Albert Gustavsson och plattades till mot kaminen, som stod vid akterskottet. Då männen förskrämda sprang upp såg de planet försvinna i fjärran. Förskräckta såg man efter om det skulle komma tillbaka men det gjorde det inte. Man hittade kulor överallt. Det fanns märken på ganska många ställen i båten. Helt naturligt blev alla skärrade och fisket avbröts.Verona gick in till Christiansö och låg där över natten,sedan fortsatte vi nästa morgon till Sirmrishamn Samma dag var det ytterligare 3 Donsöbåtar som blev måltavlor för ryska plan.Det var Nautic,Laval och Kristina.

Data

Motorfiskebåt ~~byggd 1928~~ på 45 brton byggd 1928 vid Karlstads varv av Ek/furu L 16,2 B. 5,7 Huvudredare skeppare Karl Gustavsson på Donsö med Gustav och Harry Kristensson som delägare. Inköpt hösten 1944 från Skeppare Axel Emanuel Andersson på Styrsö-Tången. 110 hkr Bolindermotor. 2.11.42 svårt minskadad vid Herthas Flak men insläpad till Hönö Klova.

Se GG 98 Verona 2.11.42

SM 15 ALINDE 7.5.45

HEMLIG

RYSK FLYGATTACK MOT SIMRISHAMNSFISKEBÅT 13 SJÖMIL SYD SANDHAMMAREN.

HEMLIGT signalmeddelande CMDS till CM 7.5.45 kl 20.10-20.30.

Fisketrålaren SM 15 ALINDE rapporterar att den kl 12.00 mån 7.5.45 13'S. Sandhammaren överflögs av 7 st ikända flygplan kommande österifrån med W kurs. Två av planen var jaktplan och gjorde en lov kring trålaren och beskjöto den från låg höjd med kulsprutor,dock utan att träffa besättning eller fartyg.

Se Verona 7.5.45

Data

Motorfiskebåt på 21 brton byggd 1936 i Risör av Ek/furu. L.12,6 B. 5 50 hkr motor. Hemort Simrishamn. Alinde ägdes 1945 av Grisslehamns Fiskförädlings AB i Grisslehamn.

GG 407 SONJA 8.5.45

BESKJUTEN AV TVÅ RYSKA PLAN UNDER FISKE 28 DISTANSMINUTER SOtO SIMRISHAMN.

Rapport till SKN

Tis 8.5.45 omkring kl 5 låg vi med GG 407 Sonja av Hälsö på trålfiske 28′SOtO Simrishamn då vi plötsligt blev anfallna av 2 st främmande flygplan som flög in akterifrån och besköt oss med sina kulsprutor. Härvid uppstod en del skador på brädgång, styrhytt och skarndäck.Dessutom genomborrades storseglet av en mämgd kulor.Skadorna havi nu låtit reparera på så sätt att båtbyggare satt in en del sprunsar och nya bräder samt att en segelmakare gjort översyn av storseglet. Då reparationerna är de enklaste möjliga vågar vi hoppas att av SKN erhålla behörig ersättning enligt bifogade räkningar. Hönö 28.7.45

Intygas: Johannes Abrahamsson

Jan Erik Märs,besättningsman. Skeppare

Gustav Lisborg, -"-

Reparation & assurans

Båtbyggare Ivar Klar,Hönö, lagt ner 30 timmars arbete på reparation av skottskadorna på skrov och styrhytt. Gått åt 16,6 meter virke.
Kostnad 110:04

Ludvig Eliassons Segelmakeri,BönöKlova, reparerat storseglet för 80:50.
Albin Nilssons mek.Verkstad,Hönö, monterat en ny slipsten på skutmaskin.
Den gamla blev sönderskjuten. 33:15

SKN ersatt Johannes Abrahamsson 28.9.45 med kr 224:45

UDHP80c 3520 HEMLIG

HEMLIGT signalmeddelande CMDS till CM,mottaget 8.5. kl 10.59.

Fiskebåten Sonja av Hönö överflögs kl 05.00 idag c:a 30′OSO Simrishamn av 2 okända plan som besköto fartyget från låg höjd. Ingen skadad. Fartyget, som har 5 träffar i skrovet och märken av splitterl återvände till Simrishamn. En del splitter tillvarataget.

"Dom hade inget val" (1985)

Skeppare Johannes Abrahamsson berättar 1984:

"Det var på själva fredsdagen vi fick det här besöket.Vi var på väg från Simrishamn och skulle till Bornholm för fiske. Plötsligt kom det ryska plan och började skjuta.Det blev ju att ta skydd så gott det gick och ingen blev skadad. Jan Erik Märs, en ung besättningsman,stod i styrhytten ochlämnade inte sin plats utan försökte köra ifrån det farliga sällskapet. Efter en stund försvann planen och vi kundekonstetera att seglet fått flera hål och att även bordläggningen skadats. Vi låg en liten stund och undrade vad vi skulle göra,men så bestämde vi oss för att återvända till Simrishamn. Dår gjorde vi iordning båten.Men det kändes lite konstigt att bli utsatt för

GG 407 SONJA 8.5.45

beskjutning så i krigets slutskede.Det var när alla andra hurrade pch välkomnade freden som vi fick huka oss för kulor som sköts emot oss."

Historik Eget

Motorfiskebåt på 47 brton byggd 1931 vid Ringens varv i Marstrand av ek/furu. L 17,1 B. 5,9 Tillhörig skeppare Johannes Martin Abrahamsson på Hönö. Inköpt 1940 från ett partrederi på Smögen bestående av bröderna Ingvald,Bertil och Laurin Karlsson som i dec 1935 för 26000 kr köpt Sonja från Johan Olsson partrederi på Bleket för vilket hon byggts 1931. 75 hkr motor 1931. Ny 100 hkr motor insatt våren 1944. Ketchmastriggad. 52 ton dw. Sön 28.2.44 fick Sonja skansen förstörd av brand då hon låg obemannad vid östra kajen i Hönö Klova och besättningen var i sina hem. Skansen var övertänd då elden upptäcktes kl 04.16 och även stormasten med segel förstördes liksom fördäcket innan man fått elden släckt. Troligen självantändning i oljigt trassel. I samband med reparationen fick Sonja ny motor. - 29.2.52på väg till Hönö Klova från Hirtshals rände Sonja kl 22.30 i NW kultje med snöbyar och hård oberäknelig strömsättning på grund vid holmen Hjärterö,Hamneskär, utanför Klädesholmen,fick stäven och kriet krossade och började vattenfyllas. Skeppare Johannes Abrahamsson, hans 14-årige son Bertil och Anders Karlsson från Hönö tog sig iland på holmen i lillbåten och gjorde upp ett stort nödbål, tände bloss och sköt upp raketer, medan de andra 2 fiskarna rodde båten i lä runt holmen. Vid midnatt sjönk Sonja på 15 famnars djup.Ingen observerade de nödställda som då snötjockan lättade kl 05 den 1.3 genomfrusna i lillbåten tog sig över till Klädesholmen och uppsökte närmaste stuga där. - Sonjabärgades i mitten av mars av Röda Bolagets Rudolf och fördes till slip i Skärhamn. I juni kunde hon åter gå ut på fiske. I jan 1962 såldes Sonja för 70.000 kr till fiskare Elis Svensson,Joggesö,Karlshamn.

GG 377 SIDON 9.5.45

BESKJUTEN AV FYRA RYSKA BOMBPLAN C:A 10 DISTANSMINUTER WNW CHRISTIANSÖ.

Sammanfattning

Ons 9.5.45 kl 18, dagen efter det kriget i Europa förklarats avslutat genom Tyskland villkorslösa kapitulation, anfölls Sidon under gång 8-10'WNW Christiansö i solsken och god sikt av 4 ryska bombplan som på låg höjd utsatte Sidon för våldsam eld från automatkanoner och kulsprutor.Eventuellt kan planen ha förmodat att Sidon tillhörde en tysk flyktingkonvoj i närheten. 4 man befann sig under däck och 2 man på däck kastade sig ner i skydd av brädgången och ålade sig fram till motorrummet där de sökte skydd. Planen beskjöt Sidon i 2 omgångar innan de avlägasnade sig. Då fiskarna kom upp på däck brann det söndertrasade storseglet ,stormasten var svårt sönderskjuteb med fast och löpande rigg, svenska flaggan var genomskjuten och 12 större och en mängd mindre hål i styrhytt,däck och bordläggning vittnade om beskjutningens våldsamhet. Strödda på däck låg splitter varav flera märkta med stjärnor och ryska bokstäver. Fisket avbröts omedelbart och Sidon satte kurs mot Simrishamn. .Kl 16.40 samma dag hade 9 ryska jaktplan beskjutit GG 467 Nautic, GG 388 Kristina och GG 245 Laval c:a 20'Öst Christiansö och den 8.5 hade GG 407 Sonja attackerats av 2 ryska jaktplan 4 timmars gång SO Simrishamn. Den 9.5 anfölls även Trelleborgsfiskebåten Salvi II av ryska plar NO Christiansö. Dessa attacker blev de sista som svenska fartyg utsattes för under det andra världskriget. Den 8.5 bombade ryssarna Rönne och Nexö på Bornholm och den 9.5 landsteg ryska trupper på ön. Söder om Christiansö sänkte ryskt flyg 8.5 15 av 30 tyska fartyg fyllda med trupper och flyktingar som var på väg västerut undan den Röda armén. Minorna fortsatte att kräva krigsoffer i decennier efter kriget. Den 1.6.45 minsprängdes ½'utanför Kolbergs hamn ss Vesterhavet av Köpenhamn på 171 brton byggd 1904 som skulle föra 125 ryska soldater från Rönne in till Kolberg. Ingen av ryssarna överlevde och endast en man av de 12 i besättningen.

KK SB vol 201

Rapport

Efter fiske 20'Ö. Christiansö beskjuten 8-10'WNW Christiansö under gång mot Simrishamn kl 18 ons 9.5.45. (Ungefär 10-15'NO Bornholm) Svag ostlig bris, smul sjö, god sikt. 6 ombv. Skeppare Uno Bernhardsson,som hade vakten,var tillfällitgtvis i skansen. Utkik på fördäck. Ingen skadad. Fartyget fick skott- och brandskador.

Besättning (egna kompl.)

Skeppare Aron Bernhardsson,Toredalsgatan 24,Gtbg, 36 år -sedan jan 1944.
Son till Huvudredaren Birger Bernhardsson.

Fiskare Theodor Birger Alexius Bernhardsson,Fotö, -huvudredare,far t. Aron.

Fiskare Astor Bernhardsson, Fotö

Forts

GG 377 SIDON 9.5.45

Forts besättning

Fiskare Birger Börjesson, Forö, f-91

Fiskare John Karlsson ,Fotö, f-95

Fiskare Gunnar Karlsson ,Fotö

Rapporxt

Ons 9.5.45 c:a kl 18 då vi efterdagens trålfiske ,varvid vi fiskat c:a 20′Ö. Christiansö, hade gått 8-10′i WNW riktning,kom det 4 st ryska stridsflygplan i riktning från Bornholm och ströko ner mot oss,varvid vi undrade vad de skulle ta sig till,då de utan någon som helst varning började att häftigt beskjuta oss med kulsprutor och sprängkulor från mindre kanoner varvid stora skador uppstod dels å fartyget dels å löpande och stående rigg samt dels å sgelen,därvid storseglet blev totalt eldhärjat och förstört.Vidare befunnos 2 man på däck då beskjutningen började,varvid vi som voro i skansen trodde att de varute efter dem, men de hade kastat sig ner på däcket och ålat sig bort till motorrummet där de tagit skydd,och då allt var över befanns det att ingen man skadats Efterden häftiga beskjutningen satte stridsflygplanen återkurs åt samma håll varifrån de kommit. Göteborg 9.6.45

Aron Bermhardsson

Sjöförklaring i Göteborg 21.6.45 kl 14

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & lotslöjtnant M.H.Peerén:inga frågor Ingen låtit sig avhöra.

Skeppare Bernhardsson: Inte själv kunnat se några beteckningar på planen men av besättningen på andra båtar hört att de sett att planen varit försedda med Sovjetunionens röda stjärna å bakkroppen.En projektil samt kulsplitter tillvaratagits efter beskjutningen. (Projektil och splitter med ryska bokstäver på uppvisats i rätten)

Fiskare Birger Börjesson: Stod invid styrhytten och i skydd av denna då planen kom och öppnade eld c:a 200 meter från sidan.Inte själv sett att de haft ryska märkningar. Efteråthade bsättningen plockat ihop kulor pchsplitter och överlämnat till skepparen.

Fiskare John Karlsson: Var i skansen.Beskjutningen ägt rum 2 gånger. Vid 17-tiden den 9.5 då Sidon legat med trålen ute hade ett plan lossat några skott mot Sidon som då avbröt fisket. Svenska flaggan varit hissad och nationalitetsmärken i blå-gult samt "Sverige" varit målat på sidorna.

KR Memorial 7.7.45

Beskjtning av till synes ryska stridsflygplan.

Ex officio

Bo Bergström

GG 377 SIDON 9.5 45

Besiktningsinstrument

Marindirektör Allan Zander 23.5.45 besiktigat Sidon vid J.W.Bergs varv på Hälsö och 3.8.45 på Fotö.

Bordläggningen: Genomskjuten på 2 ställen STB vid skansen.Kulorna fortsatt genom garneringen och inredningsskotten av Eternit i kök och wc samt splittrat en dörr med karm på wc akter om skansen.Bordläggningen även genomskjuten på 2 ställen BB akter om förmasten. 3 bord och 2 förhydningsplåtar förnyas liksom 3 Eternitplattor.Dörr repareras.

Däcket: En däcksplanka BB vid spelet genomskjuten och en däcksbalk skadad. Plankan förnyas 5,3 meter. En skarndäcksplanka och 2 plankor förut om STB vid fockriggen förnyas.

Brädgångarna: 2 splittrade ekstöttor BB förnyas, 4 st brädgångsplankor BB förnyas vardera 4 meter.2 plankor STB som genomskjutits förnyas vardera 4 meter.

Skylightet förut: 2 gåas förnyas.

Livbåten: Ett bord BB förnyas,kapellåsen förnyas liksom dukkapellet. Livbåtskompassen genomskjuten, förnyas. En raketbehållare i båten exploderat och förstört brödtanken, stormlyktan och ett bloss.

Redskap: en 40 famnars sveplina som låg på däck förstörd av skotthål.

Förmast,segel mm: Svår skottskada å masten under godset och div kulmärken på olika ställen, 2 vant avskjutna. Fock,klyvare- och storfallen avskjutna,vantklädseln skadad av kulor eller splitter,topplanternan på masten gått överbord,storseglet fattat eld och delvis brunnit upp, focken genomskjuten påett stort antal ställen.
Ny förmast tillverkas och uppsättes med fast och löpande rigg.

Provisoriskreparation 12-15.5.45 vid J.W.Bergs varv för 198:30 fullföljts med slutlig reparation vid varvet under juni 1945. 1911:- lr

Utrestning levererad

Stranne & Oresen i Göteborg satt upp 2 nya vant och 3 fall , levererat ny utrustning till livbåten inkl kapell, 40 famnar sveplina, en fiskstrut ny topplanterna, ett nytt storsegel (653:80), reparerat focken mm allt för kr 1802:70.

Assurans

SKN 13.9.45 ersatt rederiet med 4087:-
SKN 15.9.45 till SÅAF för besiktning 263:45.

Odaterat brev till UD från Aron Bernhardsson

(Afskrift: originalet finns någonstans på UD)

Undertecknad,Aron Hugo Eugen Bernhardsson,Fötö, Göteborg 1, och tillsamman med tevnne andra fiskare ägare till fiskebåten Sidon från Fotö,får xxxxxxx

GG 377 SIDON 9.5.45

härmed bringa följande till kungl. UD:s kännedom med hemställan om det åtgörande i saken som från UD:s sida är möjligt.

Ons 9.5.45 hade Sidon, tillsammans med 3 andra svenska fiskebåtar -Nautic, Kristina, och Laval - samtliga från Donsö, bedrivit fiske c:a 20' Ö Christiansö i Östersjön. Fisket avbröts omkring kl 16.30 varefter kurs sattes på Simrishamn. Nautic och Laval gick före, Kristina NO om Sidon. När Sidon gått c:a 8' på kurs WNW angreps Sidon av 4 stridsflygplan som av allt att döma kom från Bornholm. Angreppet hade formen av kulsprutebeskjutning i tvenne omgångar, utförd med explosiva projektiler av grov kaliber, varför betydande skadegörelse anställdes på båten. Det får betecknas som ren tur att ingen av besättningen, som räknade 6 man, dödades eller sårades. Angreppet kom så snabbt och överraskande att vi, som sökte skydd under däck, inte kunde uppfatta de angripande planens nationalitetsmärken. Av tillvara tagna splitter att döma torde det dock ha rört sig om Sovjetplan. Denna uppfattning delades också av det i Sirmrishamn stationerade marinbefälet. - Sidon har nu reparerats på Hälsö varv och kostnaderna erläggas av SKN. Emellertid har undertecknad, liksom besättningen i övrigt, genom beskjutningen och den tid som därefter åtgått för reparationerna, tillfogats kännbara förluster i form av förlorad arbetsförtjänst. Med hänsyn till de intäkter som besättningarna på fiskebåtar av Sidons typ haft under de veckor som förflutit sedanbeskjutningen - intäkter som gynnsamt påverkats av fredsslutet och spärrens hävande - kan de förlorade intäkterna för vårt 6-mannalag beräknas till 32000 kronor eller - om man frånräknar inbesparade bränsleutgifter - till netto 29000 kr. För dessa förluster utgår ingen somhelst ersättning från SKN. Jag vill därför på egna samt på mina kollegers vägnar hemställa om att UD från den främmande makten ifråga tar upp denna sak samt åt oss utverkar skadeersättning med kronor 29000:- Om så önskas ställes gärna till förfogande de splitter av vilka synas framgå att beskjutningen utfördes av Sovjetplan.

Emotseende svar tecknas
med utmärkt högaktning
Aron Bernhardsson
Skeppare på GG 377 Sidon

Svar från Kungl UD till Bernhardsson, daterat 19.6.45.

I anslutning till skrivelse den 29 nästlidne maj, vari meddelas att vederbörande militära myndigheter anmodats företaga undersökning angående de närm omständigheterna vid beskjutningen av fiskebåten Sidon den 9 i samma månad har jag äran meddela, att vid den numera avslutade undersökningen, de angripande flygplanens nationalitet icke kunnat fastställas. Med anledning härav ser sig Kungl UD icke i tillfälle att till främmande makt framställa

GG 377 SIDON 9.5.45

anspråk på ersättning för de vid beskjutningen uppkomna skadorna.

E. von Post

Att splittren var Sovjetiska HEMLIG-stämplades

i en HEMLIG-stämplad skrivelse till SKN,daterad Stockholm 19.11.45,från UD:s Politiska Byrå i anslutning till remiss 29.5.45 av skrivelse till Chefen för Försvarsstaben rörande beskjutningen den 9.5 av Sidon och Salvi II av Trelleborg NO Christiansö, hemställdes om meddelande vilka ersättningsbelopp som utbetalats. SKN svarade 21.11 att fiskebåten Salvi II icke varit härstädes försäkrad, och att för Sidon utbetalats 4087:- samt för besiktning 263:45. En kopia av följande finns i SKN:s mapp.

Försvarsstaben
Luftförsvarsavdelningen
20.8 1945
Fb Sidon

HEMLIG

Till
Avdelningschefen för Politiska Avd. UD.

Med anledning av skrivelse den 29.6.45 har jag äran översända avskrift av Kungliga Flygförvaltningens utlåtande ((finns ej i mappen)) av den 18 ds beträffande de på Sidons däck tillvaratagna splittrens ursprung.Av utlåtandet framgår att anfållet mot Sidon synes ha utförts av ett ryskt flygplan . Vittnesförhör med de civila personer som enligt sjöförklaringsprotokollet oåstått sig ha iakttagit Sovjetunionens nationalitetsmärke, har icke föranstaltats genom Luftförsvarsavdelningens försorg. Splittrena återgå härjämte.

Carl Lemmel
Avdelningschef.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 66 brton byggd 1944 i Råå av ek /furu. 180 hkr motor. L.20,3 B. 6,2 Huvduredare Theodor Birger Alexius Bernhardsson på Fotö. Förd av hans son Aron Bernhardsson. Sidon såldes i juni 1946 genom förmedling av Knut Lundgren & Co AB i Göteborg till Island,samtidigt som Saron och Thailand av Hönö.

Minfaran efter kriget

Britterna beräknas 1939-45 ha flygfällt omkring 280.000 magnetminor och akustiska minor medan tyskarna fällde över 100.000 minor i Engelska kustfarvatten, 100.000 i Medelhavet och omkring 50.000 i Östersjön .Totalt i världen utlades under kriget över 1.000.000 minor. I maj 1945 låg över 500 vrak på närna 1.000.000 brton sjunkna enbart mellan Lübeck och Flensburg ,däribland 234 tyska självsänkta ubåtar. Kiel blev efter kriget den största skrotexporthamnen vid Östersjön med en produktion på 20.000 ton

GG 377 SIDON 9.5.45

skrot i månaden. I augusti 1957 meddelades från Hamburg att tyska myndigheter kartlagt 239 krigsvrak i förbundsrepublikens kustfarvatten. Svenska marinen hade i maj 1945 en minsveparstyrka på 117 fartyg rustad och beredd och under sommaren och hösten 1945 röjdes samtliga svenska minspärrar på ost- och västkusten vartill stora områden kontrollsveptes mot utländska minor. Säkre minleder öppnades för sjöfarten på de polska kolhamnarna samt ut genom Skagerack. Fiskevattnen öster om Öland och Gotland rensades också Men i Kattegatt ,södra Östersjön och de Danska bälten samt Öresund,som ännu 1961 var det mest mininfekterade området i världen, fick man nöja sig med minsvepta farleder för sjöfartne. Våren 1946 stod endast 50 minsvepare till marinens förfogande efter beredskapens avveckling.Svepningra fortsattes 1946 i södra Östersjön, Kattegatt och Öresund och i okt 46 ansågs de områden som vanligen brukas av sjöfarten för minfria. Där risk för magnetminor o.a bottenminor förelåg hade leder dragits upp. Svenska minsvepare hade 1945-46 finsvept en yta på 530 kvadratmil eller en yta motsvarande Skåne,Blekinge,Småland och Västergötland. Inom fiskevattnen vid Herthas Flak i Kattegatt t.ex fanns i maj 45 minst 3400 förankrade tyska ubåtsminor plus ett okänt antal flygfällda brittiska bottenminor. Omkring 50 olika mintyper var representerade och området fick plöjas igenom minst 30 gånger med knallsvep,bullersvep, akustiska svep, magnetiska svep och mekaniska röjsvep. Efter 2 års svepningar ansågs området säkert men vintern 1946-47 minsprängdes flera fartyg där och svepningarna måste fortsätta 1947-48. 1947 sveptes även vid Falsterbo där bl.a Svenska Lloyds motorfartyg Acacia minsprångts den 12.4.47. 1950 breddades rännan i Öresund , 1951 sveptes åter runt Falsterbo, 1953 sveptes söder om Trelleborg och 1954 vid Kullen för att bredda lederna och räta ut krökar. Hösten 1959 Finkammades Öresund inför muddringsarbeten i inseglingsrännorna. I slutet av april 1960 samlades i Varberg 8 minsvepare och c:a 200 man för att inleda svepningen av en 50′ lång färjeled med ½′ bredd mellan Varberg och Grenaa, en sträcka på 9 svenska mil,korsande 5 andra minsvepta leder i Kattegatt. Varje kvadratmeter av leden måste svepas 16 gånger med alla typer av svep och när arbetet var klart i september1960 hade minsveparna gått sammanlagt 22000 km. Från Köpenhamn meddelades 10.4.60 att omkring 4100 minor fanns kvar i Danska farvatten och Danska marinen fortattte att i samarbete med grodmän finkamma och svepa sina vatten, ett arbete somberäknades ta flera år i anspråk.

1)

GG 467 NAUTIC 9.5.45

RYSKA FLYGANFALL MOT SVENSKA FISKEFARTYG VID CHRISTIANSÖ UTANFÖR BORNHOLM.

Rapport till SKN.

Ons 9.5.45 befunno vi oss på trålfiske c:a 20'Ö Christiansö vid Bornholm Något tecken till fara för vår del märkte vi inte under så gott som hela dagen, men kl 16.30 såg vi plötsligt hur främmande flygplan bombade en konvoj som befann sig 7-8'från oss. Vi satte genast igång med att ta upp redskapen men de främmande planen kom ögonblicket efter över vår båt och fällde bomber samt besköt oss med kulsprutor.För att rädda båten och våra liv sågo vi oss nödsakade att kapa och släppa redskapen varefter vi satte kurs på Sverige. Fartyget erhöll skador på styrhytten ,seglen, avgasröret och brädgången. Seglet söndertrasades fullständigt av explosiva kulor och omfattningen av de andra skadorna framgår av reparationsräkningen. Av redskapenförlorades trålen sveplinorna och genträ.Rapporten är avgiven under edlig förpliktelse .

Intygas
Olof Jonasson
Folke Nyfeldt

Donsö 25.5.45
Johannes Hansson
Skeppare

(Båten gick in till Simrishamn och beskitigades där av ett ombud för Donsö-Vrångö-Båtförsäkringsförening.)

Egna noteringar

4 båtar anföölls av 9 plan

Nautic, Laval och Kristina låg c:a 20'Öst Christiansö och höll på att ta in sina trålar för att återvända till Sirmrishamn då kl 16.40 9 ryska plan närmade sig på c:a 1000 meters höjd. Plötsligt dök de i linje ner över de 3 fiskebåtarna under ksp-eld och bombfällning.Bomberna exploderade runt båtarna som lyftes, överspolades och knakade i fogarna. Kulkärvar svepte över däcken. På Laval genomborrades flera kojer. På Nautic ramponerades styrhytten där alla fönster och kompassen krossades.Avgasrör och brädgångar genomsköts och från ett oljefat flödade tjärolja över däcket. Trots 3 anfall skadades ingen av besättningarna som sökt skydd i motorrum och skansar. Då planen avlägsnat sig rusade fiskarna upp på däck, kapade redskapen och satte full fart mot Simrishamn. Nautic och Laval kom dit kl 00.30 den 10.5. - I samma område besköts även Trelleborgsbåten Salvi II. - Alla båtarna förde svensk flagg och hade neutralitetsmärkning på sidorna.

SKNEIII 241 Reparationräkningar från Simrishamn

Ernst Davidssons varv,Simrishamn rep. styrhytt,brädgångar & skansbeklädbing för 158:-

O.Jönssons Motorverkstad,Simrishamn skarvat avgasröret med mässingplåt och isolerat med asbestpapp och bultar. 121:75

Hasses Skeppsfournering,Gtbg levererat ett nytt storsegel av bomullsduk om 60 kvadratmeter = 490:05 Det gamla seglet och liktågsvirket så sönderskjutet med hål vid hål att det inte gick att laga.

GG 467 NAUTIC 9.5.45

M.Lorentssons Vadbinderi,Donsö, levererat en 110′trål med 3o kulor etc till en kostnad av 576: 80.

Jul.Albrechtsons AB i Gtbg levererat 2 st 60 famnars sveplinor, ett ställ bogträ .shacklar och splitsar för 764:20.

En skadad gummitröja (träffats av 20 kulor) måste ersättas med en ny för 30:-

Assurans

SKN 9.10.45 ersatt ägarna med 1640:48.

HEMLIG

UD HP80c vol 3520

HEMLIGT signalmeddelande BAS till CM, mottaget 10.5.45 kl 18.05

Den 9.5 kl 16.50 överflögs fisketrålaren GG 467 Nanhe av Donsö, då den bedrev fiske 20′öst Christiansö, av 4 flygplan.Dessa besköto densamma samt fällde bomber varav en föll c:a 6 meter från trålaren. Ingen ombord skadades. Styrhytten med radiopejlapparat ramponerades, avgasröret till motorn samt brädgången och seglet genomsköts. Trålarna Laval och Kristina av Donsö samt Sidon av Fotö befunno sig i närheten och blevo också utsatta för beskjutning och bombfällning men undkommo med smärre skador. På c:a 5′avstånd från trålarna framgick 3 konvojer med sammanlagt c:a 140 fartyg , minsvepare, bogserbåtar,landsättningspråmar,fiskefartyg och småbåtar. Konvojerna utsattes för kraftig bombning från dessa och andra flygplan. Någon luftvärnseld tycktes dock ej avgivas. Flygplananes nationalitet kunde ej fastställas. Samtliga trålare förde svensk flagg samt voro försedda med tydliga nationaltitetsmärken.

(Samma signalmeddelande finn s på UD HP 1584:Avspärrningar,mineringar etc i Östersjön . I vol 3520 står det "NANHE från Donsö" på mappen.)

"Dom hade inget val" -

Gustav Jonasson på Nautic berättar 1984

Det hände ju vid den här tiden i slutet av kriget att massor av människor flydde från Tyskland i alla slags båtar. Alla försökte ta sig till Sverige. Ryska plan sänkte många sådana båtar. Möjligen tog dom oss också för att vara sådana båtar,men dom borde ha sett våra flaggor och nat.beteckningar. Vi hade gjort det tredje draget för dagen .Lämmarna hade just kommit upp och vi höll på att lägga genorna till winschen för att ta in trålen då ett plan kom emot oss. Helt plötsligt öpnnade dom eld mot oss. Jag sprang ner i skansen och efter mig kom Oscar Olofsson som fortfarande fiskade på större båtar fast han var 71 år fyllda. Han slängde sig ner så att jag fick ta emot honom för att han inte skulle stå på huvudet.Ochjust som han kom ner skakades hela båten av en detonation.Tydligen fällde dom någon bomb också. Skansdörren hoppade av gångjärnen och rakt på oss bägge. Då sade

GG 467 NAUTIC 9.5.45

Oscar:" Nu är det väl slut med oss." -"Ja", sade jag," nu har vi nog inte långt kvar." De andra kamraterna hade sprungitmer ner i maskinrummet för att få skydd. Efter en stund kom vi trevande upp på däck både akterifrån och från skansen. Naturligtvis var vi rädda för attplanet skulle komma tillbaka, så vi kapade genorna och körde allt vi orkade mot land. Det såg inte grannt ut när vi kom upp på däck. Styrhyttsfönsrten var borta,det låg glasskärvor överallt. Seglet, som var surrat på bommen, hade skjutits i 2 delar. Avgasröret var sönderskjutet så att motorröken gick rakt in i styrhytten.Kristina och Laval av Donsö, som vi fiskade ihop med, blev beskjutna samtidigt. På Laval kapade man wirarna och lät hela trålutrustningen försvinna i djupet. Då vi kom närmare Sverige kom vi rakt upp i en konvoj så att vi kom isär,men vi kom alla lyckligt till Simrishamn.

Data

Motorfiskebåt på 48 brton byggd 1937 på Hälsö av ek & furu. L.17,5 B. 5,7 100 hkr motor. Johannes Hansson på Donsö skeppare & ägare.

2) GG 388 KRISTINA 9.5.45

RYSKA FLYGANFALL MOT SVENSKA FISKEFARTYG VID CHRISTIANSÖ UTANFÖR BORNHOLM.

Rapport till SKN.

Ons 9.5.45 då vi befunno oss på fiske 12-15' öst Christiansö blevo vi anfallna av främmande flygplan som med kulsprutor och bomber sökte sänka båten. Utom det att båten träffades och fick skador måste vi kapa redskapen för att så snart som möjligt komma från platsen. De skador båten fick ha besiktigats av marindirektör Zander från Göteborg.Den redskap som vi måste lämna i sticket har senare bärgats av en annan fiskebåt och återställts till oss,vadan kostnaderna för dessa uppgår allenast till den av oss utbetalade bärgarlönen, d.v.s 580 kronor.

Rapporten avgiven under edlig förpliktelse.
Donsö 21.7.45
Karl Bror Karlsson
Befh å GG 388 Kristina

Haveriets förlopp enligt besiktningsinstrumentet

9.5 då fartyget befann sig c:a 20' Ö. Christiansö observerades från Kristina några flygplan som bombade en tysk konvoj.Man började därför omedelbart ta upp redskapen och hade just fått ombord trålborden då 5 plan anföll fartyget med ksp-eld. 3 bomber fälldes på c:a 200 meters avstånd,varvid fartyget skakade så att durkarna i maskin lyfte sig. Besättningen måste söka skydd u. beskjutningen men försökte därefter åter bärga redskapen. Emellertid anföll planen ånyo och då kapades redskapen varpå full fart sattes mot svenska kustenmed rodret surrat och besättningen sökte ånyo skydd. Trålen senare bärgats och införts till Simrishman samt återköpts av Kristnas befh för 600 kronor.

Besiktningsinstrument

Marindirektör Allan Zander 23.5.45 på slip vid J.W.Bergs Varv på Hälsö besiktigat Kristinas skador.

Bordläggningen: Översta bordet mitt för förriggen , ett skotthål sprunsas. Andra bordet midskepps vid och akter om förriggen förnyas av ek c:a 3 meter. Tredje bordet midskepps förnyas i ek c:a 4 meter medan fjärde bordet sprunsas. Översta bordet på STB låring sprunsas liksom andra bordet och en planka förnyas i ek 2½ meter 9"x 2". En garneringsplanka i rummet förnyas förnyas 4 meter. Ett av hålen låg nära vattenlinjen och fartyget synes ha varit ngt läck.

STB brädgång: En ekstötta vid förriggen sönerflisad - förnyas 1,2 meter.

Däcket STB vid lastluckan: 2 plankor genomskjutna,förnyas 2 x 3 meter.

Styrhytten: 2 glasrutor förnyas. BB ytterskott och nedgångskappen till maskin splittrade av skott. En spegel i ytterskottet förnyas c:a 1,1 X 0,45 meter i furu.Toppen och dörren till nedgångskappen förnyas av 1'' spontad furu.

GG 388 KRISTINA 9.5.45

Reparationskostnad inkl drivning 762:25
Sliptogs på f.m 23.5,sjösattes på fm 26.5, ~~ar~~eparationen klar 29.5.
Avgick från varvet 30.5

Detaljer om attacken

Se Nautic 9.5.45

Assurans

SKN 10.7.45 till SÅAF 104:05 för besiktnin g
SKN 8.8 45 till ägarna 1109:50 för skada & kostnader.
Huvudredare var Emil Carlsson, Donsö. Assurerad för 70.000 i SKN samt redskap för 2500:- och effekter för 4500:-

---

Data Eget

Motorfiskebåt på 40 brton byggd 1934 på Hälsö av ek/furu. L.16,4 B. 5,7
75 hkr motor. Huvuderade Emil Karlsson på Donsö.Skeppare K.B.Karlsson.

3)GG 245 LAVAL 9.5.45

RYSKA FLYGANFALL MOT SVENSKA FISKEBÅTAR VID CHRISTIANSÖ UTANFÖR BORNHOLM.

Rapport till SKN

Då vi ons 9.5.45 befunno oss på fiske öst Christiansö blev vi anfallna av flygplan med bomber och kulsprutor. Vi blevo nödsakade att kapa redskapen och hastigt styra mot Sverige. Skadorna på båten ha besiktigats av marindir Allan Zander från Götebrg. Rapporten avgiven under edlig förpliktelse.

Intygas

Hugo Böglund

Albert Johnsson

Donsö 2.6.45

John Höglund

Skeppare å GG 245 Laval av Donsö

Haveriets förlopp enligt besiktningsinstrumentet.

9.5 c:a 15´Ö. Christiansö anfölls fartyget 3 gånger av 5 plan med kulsprute-eld och dessutom fälldes vid 2 anfall bomber mot fartyget, en för och en akter om xxx påmycket nära håll. Manmåste kapa ifrån sig redskapen och sätta kurs på Sverige.

((Se även Nautic & Kristina 9.5.45))

Besiktningsinstrument

Allan Zander 25.5. på slip vid O.Grankvists varv på Donsö.

Bordläggningen: 5 plankor genomskjutna förut om STB - en svårt splittrad- liksom förhydningsplåten. En hel del nåt & laskar i båda sidor skräckta och drevet utkrupet på sina ställen. 2 st kopparplåtar 90x 120 cm förnyas,spikhål cementeras mm

Brädgången: En mindre skottskada i lestången förut om STB. 2 Bräder genomskjutna och splittrade i BB brädgång förut (En förnyas c:a 3 meter) Brädgången rätt akterut genomskjuten och splittrad. Lestången STB akterut splittrad i kanten o järnlisten bockad.

Däcket: Ett kulhål i en däcksplanka förut STB - förnyas 3 meter. En däcksfläns för smörjoljetank om STB akter loss och upptryckt ur däck.

Kaminrör: Skansens kaminrör genomskjutet vid däck.

Wirefall: Ett wirefall till storseglet skottskadat.

Motorn: Bottenbultarna fastdragas.

Kostnad 884:20

Sliptogs 24.5 men arbetet kunde inte påbörjas förrän 28.5 och var klart på kvällen 1.6.

Jul. Albrechtsson i Gtbg levererat ny trål för 1770:30

Assurans

SKN 29.6.45 1984:22 till rederiet

SKN 10.7.45 103:45 till SÅAF för besiktning.

Eget

GG 245 LAVAL 9.5.45

Data

Motorfiskebåt på 39 brton byggd 1933 på Donsö av ek/furu. 120 hkr motor.
L.15,8 B.5,9 Huvudredare skeppare John Höglund på Donsö. 60 ton d.w

TB- SALVI II 9.5.45

RYSKA FLYGANFALL MOT SVENSKA FISKEBÅTAR ÖST CHRISTIANSÖ VID BORNHOLM?

Ombämnd i UD-skrivelse HEMLIG

I en HEMLIG-stämplad UD-skrivelse 19.11.45 från UD:s Politiska Byrå till SKN blev jämte GG 377 Sidon av Donsö även fiskebåten Salvi II av Trelleborg ons den 9.5.45 beskjuten av ryska plan NO Christiansö . SKN upplyste då UD att Salvi II "icke varit härstädes försäkrad."

((Se GG 377 Sidon 9.5.45 sid 5))

Förmodligen finns detaljer om detta i Sydsvenska Dagbladet 10.5.45

UD H 2061: Fiske 1939-45/ I denna file finns inte minsta omnämnade av de ryska flyganfallen mot svenska fiskebåtar 1945, endast tyska flyganfall.

Data

Oregistrerad motorfiskebåt från Trelleborg.

Ingenting på UD under " Neutralitetskränkningar".

De ryska anfallen mot fiskebåtar i södra Östersjön 7-9-5-45 saknas helt på UD under "Neutralitetskränkningar" Hp22 vol 1152, mapp XLVII - . Sannolikt hänförts till egen hemlig file för att inte äventyra de Svensk-Sovjetiska relationerna i onödan genom att någon forskare skriver tar upp incidenterna och skapar irritation i Moskva.

Egna noteringar

HJVB 244 GANLER 12.5.45

HJÄLPMINSVEPARE SVÅRT SKADAD - MINSVEPAREN M22 NÄRA MINSPRÄNGNING .

Sammanfattning

Under minsvepning lör 12.5.45 vid Huvudskär i Stockholms Norra skärgård inträffade kl 16 en minexplosion mellan hjälpminsveparna nr 205 och 244, varvid den sistnämnda sprang svårt läck. Den släpades sjunkande in på grunt vatten sedan de 10 ombv satt sig i säkerhet utan att hinna rädda några tillhörigheter. Från minsveparna M 21 och M 22,som gick i ostlig riktning i det nästan färdigsvepta fältet, hördes en dov knall i sydlig riktning och en vattenpelare sköt upp bakom ett par hjälpminsvepare.Alla tillgängliga fartyg kallades per radio till assistans och divisionschefen på M21 kastade omedelbart loss sin del av svepwiren och överlät åt M22 att bärga hela svepet. Vädret var ganska bra med måttlig vind och tämligen lugn sjö. På M 22 började man med spelet ta in svepwiren men efter en stund orkade inte spelet ta hem längre och minsveparen drogs akteröver när meter efter meter av wiren endast ryckvis rullades in. Plötsligt upptäckte Fc ,som stod längst akterut och iakttog wiren så långt den var synlig i vattnet,en mina alldeles under akterstäven. Minan försvann omedelbart därpå in under kölen eftersom M 22 gjorde fart akteröver. Spelet stoppades omedelbart och genom sakta fart framåt lyckades lyckades M 22 få minan klar akterstäven.Minan hängde i svepwiren någon meter från M22 akter och c:a 1 meter under ytan. Spelet omkopplades,wiren rullades ut och minan försvann akteröver. För att utmärka dess läge lät Fc fästa en järnboj till Wiren och sände den överbord med resten av wiren. Bojen for då våldsamt akteröver och minan dök upp i ytan tätt intill bojen.Minan flöt nätt och jämt och var alltså armerad. Trots att bojen och minan när som helst kunde slå mot varandra i sjöhävningen måste den desarmeras. ~~M22 j...~~ M22:s jolle roddes dit och desarmeringen genomfördes. - Hjvb 244 Ganler sjönk på grunt vatten men bärgades av Marinen och bogserades till Öregrunds varv. Ägaren fick tillbaka sin båt i sept 45 i haverérat skick.
Den 11.10.45 fick M 15 obetydliga skador då en mina exploderade 100 meter akteröver under svepning i Öresund. - Den 14.5. 45 började 100 minsvepare med bas i Göteborg och Trel eborg röja minleder i Skagerack och ner mot Kielkanalen.Första svenska fartyg västerifrån efter Tysklands kapitulation var Skogaland som den 19.5 anlände till Göteborg med last av kopra från Portugisiska Ostafrika. Hon hade då legat i Lissabon sedan lejdtrafiken stoppades. -Natten till 22.5 ankrade den första Engelska konvoj som brutit Skagerackspärren utanför Marstrandsfjorden och fortsatte mot Köpenhamn den 23.5. Denbestod av 23 minsvepare, 4 trupptransportfartyg, 11 kanonbåtar 3 stora tankfartyg och 2 landstigningsfartyg.

HJVB 244 GANLER 12.5.45

HISTORIK

X Av marinen förhyrd motorfiskebåt, Ganler av Önnered, ägd av bröderna Eskil och Stefan Magnusson. Inkallad sedan maj 1940. Tillhörde den 24de vedettbåtsdivisionen. Ombyggd med manskapsförläggning i lastrummet och akterskeppet.C:a 45 brton. Oregistrerad. Byggd av ek och furu i Bohuslän.

Ej uppföljd på Krigsarkivet.

Data

Av Marinen inhyrd motorfiskebåt på 40 brton byggd 1936 i Skredsvik av Ek/Furu L.16.4 B. 5,8 120 hkr motor. Huvudredare Arne Stefan Magnusson i Lilla Fiskebäck. Hemort Önnered.